Siniša Lajnert

(Hrvatski državni arhiv, Zagreb)

USTROJ I DJELOVANJE DIONIČARSKOG DRUŠTVA DUNAVSKO-SAVSKE VICINALNE ŽELJEZNICE U PERIODU AUSTRO-UGARSKE MONARHIJE

UDK 656:94(497.5)"18/19"
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: 22. 11. 2019.

U radu autor s aspekta povijesti institucija obrađuje ustroj i djelovanje Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice u periodu Austro-Ugarske Monarhije. Sjedište društva, kao i kod većine vicinalnih željeznica, bilo je u Budimpešti. Poslove dioničarskog društva obavljali su: glavna skupština dioničara, ravnateljstvo i nadzorni odbor. Pruge društva bile su Vukovar-Ilača i Šid-Rača-Sava. Navedene privatne pruge bile su u državnoj eksploataciji, odnosno upravi. U Austro-Ugarskoj Monarhiji pruge društva potpadale su pod nadležnost Prometne uprave Kr. ugarskih državnih željeznica u Pečuhu (Pécs). Društvo je poslovalo s financijskim dobitkom.

Ključne riječi: Dioničarsko društvo dunavsko-savske vicinalne željeznice u Budimpešti, pruge Vukovar-Ilača i Šid-Rača-Sava, vicinalne željeznice

1. Uvod

U članku su s aspekta povijesti institucija prikazani rezultati istraživanja ustroja i djelovanja Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice[1] / Duna-Szávai helyi érdekü vasut részvénytársaság / Donau-Save Lokal-Eisenbahn Aktiengesellschaft[2] u periodu Austro-Ugarske Monarhije.

[1] U nekim dokumentima koristi se i naziv *Dunavsko-posavska vicinalna željeznica d.d.*

[2] Dioničarsko društvo dunavsko-savske vicinalne željeznice spominje i Zdenka Baždar u svome magisteriju *Razvoj željezničke mreže u hrvatskom Podunavlju od 1850. do 1914. godine (prilog proučavanju gospodarske povijesti Slavonije 19. stoljeća)* (Zagreb, 1999). Također, vidi i Zdenka Rakičić-Friedrich, *Razvoj željezničke mreže u hrvatskom Podunavlju: 1850.*

Navedeno društvo osnovano je u travnju 1912.[3] sa sjedištem u Budimpešti. Pruge društva bile su Vukovar-Ilača (25,4 km), puštena u promet 22. listopada 1912., i Šid-Rača[4]-Sava (28,4 km), puštena u promet 22. listopada 1912.[5] U Austro-Ugarskoj Monarhiji pruge društva bile su u eksploataciji Kraljevskih ugarskih (Kr. ug.) državnih željeznica.[6] Treba napomenuti da je temeljem čl. 66. Hrvatsko-ugarske nagodbe od 8. studenoga 1868., pod teritorij Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije spadala i Srijemska županija.[7] Pod tu županiju spadale su i pruge Vukovar-Ilača i Šid-Rača-Sava.

Članak se temelji prvenstveno na proučavanju sačuvanoga arhivskoga gradiva koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu. Osim analize arhivskih fondova, u radu su obrađeni i predmetni zakonski propisi objavljeni u službenim glasilima, službeni shematizmi, dnevne tiskovine iz toga vremena te predmetna stručna i znanstvena literatura.

– *1914.* (Vukovar, 2006). U navedenim radovima obrađeni su i prvi planovi i projekti željezničkih pruga kroz hrvatsko Podunavlje.

3 Konstituirajuća skupština Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice sazvana je za 25. travnja 1912. Vidi Hrvatski državni arhiv (dalje: HR-HDA) 79. Zemaljska vlada. Odjel za unutarnje poslove-Zagreb (1869-1921), Odsjek za građevne poslove, KTO, Gradnja Vicinalne željeznice Vukovar-Šid-Rača, sv. XV-10, kor. br. 1361/1912, ur. br. 26027/1912, kut. br. 196. Neki izvori navode da je društvo konstituirano 15. travnja 1912. Vidi *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslavien-Ungarn, 1925.*, LVIII., Band III. (Zagreb, 1925), 700; *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslavien, 1929.*, LXII. (Wien, 1929), 674.

4 Rača se tek u Kraljevini Jugoslaviji preimenuje u današnji naziv – Sremska Rača. Iz toga razloga se u cijelom tekstu spominje po svom prvotnom nazivu – Rača.

5 Vladimir Stehlik, "Postanak i razvitak železnica u Jugoslaviji (s preglednom kartom železničke mreže)", u: *Sto godina železnica Jugoslavije (1849-1949). Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnice Jugoslavije*, ur. Blagoje Bogavac (Beograd, 1951), 85, 88. Datum 22. listopada 1912. kao datum otvorenja pruge Vukovar-Šid-Rača (52 km) spominje se i u: HR-HDA-757. Obitelj Plavšić-Osijek, Zagreb; 1853.-1964., Vasuthálózat évenkinti fejlődése 1905.-1913., I., 1. térképpel, str. 14-15, kut. br. 3. Pruga Šid-Rača-Sava (28,4 km), koja je otvorena za promet 22. listopada 1912. spominje se i u: Milorad Čonkić, *100 godina železnica u Vojvodini: Železničko transportno preduzeće Novi Sad* (Beograd, 1958), 28. Također, vidi i *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslavien, 1929.*, LXII: 674. Prema Josipu Gorničiću-Brdovačkom, građevna duljina pruge Šid-Rača Savska obala iznosila je 28,292 km, a poslovna duljina 28,2 km, dok je građevna duljina pruge Ilača-Vukovar iznosila 24,846 km, a poslovna duljina 25,4 km. Sveukupno pruge Dunavsko-savske vicinalne željeznice imale su 53,138 km građevne duljine, odnosno 53,6 km poslovne duljine. Vidi Josip Gorničić-Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine: građenje, organizacija i financijalni odnosi*, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knjiga 3 (Zagreb, 1952), 197, prilog 4.

6 Dozvolna izprava za Dunavsko-posavsku parovoznu vicinalnu željeznicu od 21. ožujka 1912., *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1912.* (Zagreb, 1912), br. 46: 325-338.

7 Zakonski članak o nagodi, koju s jedne strane kraljevine Ugarska, sjedinjena s Erdeljem, s druge strane kraljevine Hrvatska i Slavonija, sklopiše za izravnanje postojavših izmedju njih državnopravnih pitanja od 8. studenoga 1868., *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju*, *godina 1868.* (Zagreb, 1877), br. 14: 115-125.

2. O vicinalnim željeznicama

S obzirom na svoju svrhu, željeznice su bile podijeljene na željeznice javnog prometa i na one za vlastitu uporabu. Prve su služile za javni putnički i teretni promet, a druge su bile one koje je pojedini poduzetnik izgradio isključivo za svoju uporabu na svojem zemljištu ili pak s dozvolom vlasnika na tuđem zemljištu. Javne željeznice su se po važnosti dijelile na glavne željeznice, mjesne (vicinalne) željeznice i gradske željeznice (*tramway*). Željeznice za vlastitu uporabu mogle su biti poljogospodarstvene, obrtne, šumske i rudničke željeznice. S obzirom na vrstu pogona, postojale su željeznice na strojni i konjski pogon. One sa strojnim pogonom mogle su biti parovozne, motorne ili električne. S obzirom na širinu tračnica, postojale su normalnotračne (1,435 m) i uskotračne (1 m, 0,76 m i 0,70 m). S obzirom na vlasništvo, postojale su državne i privatne željeznice. Što se sustava vlasništva tiče, u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji vladao je mješoviti sustav, budući, da su pored državnih željeznica postojale još i privatne željeznice (vicinalne željeznice). Temeljem čl. 9. već spomenutog *Zakonskog članka XXX.* iz godine 1868.[8] željeznice su uvrštene među zajedničke poslove pa su se uslijed toga sve legislativne i druge odredbe u vezi sa željeznicama, proglašene u zajedničkom Saboru, odnosno u zajedničkom Kr. ug ministarstvu trgovine,[9] odnosile i na Hrvatsku. Kao pravni propis služila je za sve željeznice zemalja Svete Krune Ugarske Normativna naredba, izdana 8. srpnja 1868. od strane Kr. ug. ministarstva za radnje i komunikacije pod br. 4973, a odnosila se na dozvole gradnje i poslovanja željeznica.[10] Budući da je ova naredba izdana s odobrenjem Sabora,

[8] Isto.

[9] Od 1889. do 1918. godine za poslove željeznica u ugarskom dijelu Monarhije, a time i za Hrvatsku i Slavoniju, bilo je nadležno Kr. ug. ministarstvo trgovine u Budimpešti (Kereskedelmi Minisztérium / Kön. ung. Handels-Ministerium). Prije toga, točnije od Austro-ugarske nagodbe, godine 1867. pa sve do do 1889. za poslove željeznica bilo je zaduženo Kr. ug. ministarstvo za javne radnje i komunikacije u Budimpešti (Közmunka-és Közlekedésügyi Minisztérium / Kön. ung. Ministerium für őffentliche Arbeit und Communication).

[10] Kr. ugarski ministar za javne radnje i komunikacije donio je 20. travnja 1868. pod brojem 4973 Naredbu glede dozvola, potrebitih za gradnju svakovrstnih privatnih željeznica u području krune ugarske. Za željeznicu koju su poduzetnici gradili isključivo za svoju uporabu i na svojem zemljištu, ili s prethodnom dozvolom vlasnika zemljišta na tuđem zemljištu, bila je potrebna samo građevinska dozvola. Ova se dozvola izdavala nakon mišljenja vladinih stručnjaka. Za gradnju željeznica za javni prijevoz putnika i robe bila je potrebna dozvola od vlade, i to za predradnje i za gradnju same željeznice i k njoj spadajućih zgrada. Izdavanje dozvola za predradnje za gradnju svih vrsta željeznica pripadalo je Kr. ug. ministarstvu za javne radnje i komunikacije, uz prethodno mišljenje Kr. ug. ministarstva za obrt i trgovinu, kao i zajedničkog Ratnog ministarstva. Dozvolu za parostrojnu željeznicu davao je car na temelju prethodne zakonodavne rasprave. Vidi Milan Smrekar, *Priručnik za političku upravnu službu u kraljevinah Hrvatskoj i Slavoniji*, knjiga peta (Zagreb, 1905), 851-857. No, prema drugim izvorima, Naredba Kr. ug. ministarstva za javne radnje i komunikacije u predmetu dozvolah, potrebnih za građenje svakovrstnih privatnih željeznicah, koje će se izvesti u području ugarske krune proglašena je 8. srpnja 1868. u Budimpešti.

imala je značaj zakona. Normativna naredba iz 1868. vrijedila je do raspada Austro-Ugarske Monarhije kao pravni temelj dozvole željeznica, a sadržavala je postupke koji su se imali održati kod gradnji javnih i osobnih željeznica. Važnije odredbe ove naredbe bile su sljedeće: za gradnju željeznica za vlastitu uporabu, ako su se gradile isključivo na vlastitom zemljištu, bila je dovoljna jednostavna građevna dozvola, dok je za gradnju onih željeznica kojima je zadaća bila odvijanje javnog putničkog i teretnog prometa trebala posebna Vladina dozvola, i to za predradnje (pretkoncesiju) te za samu gradnju, tzv. dozvolbena isprava (koncesija). Navedena naredba bila je kopija tj. prijevod austrijskog zakona iz 1854. glede dozvole željeznica (Eisenbahn Konzession Gesetz),[11] a koji je nastavio važiti do 1918.[12]

Kao što je već općepoznato, vicinalne željeznice bile su željeznice lokalnog (mjesnog) značaja, kojima je osnovna svrha bila da podupiru prometne i gospodarske interese određene regije. Izgradnja je prepuštena privatnom kapitalu i već 13. lipnja 1880. u ugarskom dijelu Monarhije donesen je tzv. *Vicinalni zakon* (*Zakonski članak XXXI.*),[13] koji je za izgradnju lokalnih pruga poduzetnicima osiguravao različite beneficije. Za provedbu zakona bili su nadležni ministar za javne radnje i komunikacije, ministar financija i ministar unutarnjih poslova, odnosno ban. Zakonodavac je zadržao pravo izdavanja dozvola (koncesija) za željeznice koje su služile kao spoj dviju pruga ili su služile kao nadopuna pojedinih glavnih pruga u njihovom glavnom pravcu. Koncesije za izgradnju i eksploataciju vicinalnih željeznica izdavane su fizičkim ili pravnim osobama u obliku specijalnog zakona. Izdanom koncesijom država je koncesionaru dopuštala da izgradi vicinalnu željeznicu i da je koristi u skladu s uvjetima i ograničenjima navedenim u koncesiji i zakonima. Mađarska je vlada podupirala gradnju

Vidi HR-HDA-137. Pokrajinska uprava za Hrvatsku i Slavoniju-Zagreb (1921-1924), Odjeljenje za unutarnje poslove, sv. III-15, kor. br. 17498/1923., kut. br. 177 (118).

[11] Temeljem Naredbe Ministarstva za trgovinu, obrt i javne građevine o podieljivanju dozvolah za gradjenje privatnih željeznicah od 14. rujna 1854., izdavanje dozvola za prethodne gradnje pripadalo je Ministarstvu za trgovinu, obrt i javne građevine u sporazumu s Ministarstvom unutarnjih djela i s Vrhovnim zapovjedništvom vojske. Dozvolu za građenje željeznice davao je car. Dozvola za građenje željeznice koja je trebala biti u javnoj uporabi izdavala se samo na stanovito vrijeme. To vrijeme nije smjelo biti veće od devedeset godina. Rok za trajanje ovakve dozvole počeo je teći od dana kada se željeznica predala na uporabu. Nakon što bi isteklo vrijeme povlastice, prelazilo je vlasništvo na samoj željeznici, na zemljištu i na k tome spadajućim građevinama, odmah besplatno i neposredno na državu. Vidi *Zemaljsko-vladni list za kraljevine Hèrvatsku i Slavoniu, godina 1854.*, Razdiel pèrvi, sv. 2 (Zagreb, 1854), br. 237: 603-609. Također, vidi *Reichs-Gesetz-Blatt für das Kaiserthum Oesterreich*, *Jahrgang 1854.*, 2 (Wien, 1854), br. 238: 949-955.

[12] HR-HDA-757, Predavanje Josipa Tominca, nadkontrolora državnih željeznica kod zajedničkog Ministarstva trgovine u Budimpešti o važnim željezničkim pitanjima javnog interesa s osobitim obzirom na Hrvatsku i Slavoniju, održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3.

[13] Zakonski članak XXXI. zajedničkoga hrvatsko-ugarskoga sabora o željeznicah mjestnog interesa, *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1880.* (Zagreb, 1881), br. 60: 235-239.

pruga i tome je pristupila kao načinu da se proširi željeznička mreža na što povoljniji način. Prema izdanim koncesijama koncesionar je bio dužan osnovati dioničarsko društvo.[14] Ono je za gradnju željeznice bilo ovlašteno pribavljati kapital izdavanjem dionica ili obveznica u koncesijom utvrđenoj visini. Kapital društva činile su dvije vrste: osnovni (temeljni) i prioritetni (prvenstveni). Osnovne (temeljne) dionice izdavane su osobama i tijelima lokalne samouprave zainteresiranim za gradnju pruge. No, kako osnovni kapital prikupljen izdavanjem temeljnih dionica nije bio dovoljan, trebalo je privući i poduzetnike koji su tražili priliku za povoljan plasman kapitala. Stoga su izdavane prioritetne (prvenstvene) dionice i obligacije kojima je koncesijom i statutima društava prvenstveno zagarantirana dividenda i amortizacija. Temeljne dionice nisu uživale tu garanciju jer se smatralo da su posjednici takvih dionica dovoljno honorirani već time što su dobili svoju željeznicu. Najkarakterističnije je to da je država preuzimala obvezu da će po izgradnji preuzeti vicinalne pruge u eksploataciju Kr. ug. državnih željeznica prema ugovorenim uvjetima. Prema tim ugovorima, većim dijelom brutto prihod dijelio se na pola, a manjim dijelom putem zagarantiranog minimalnog prihoda. To je bilo dovoljno za ukamaćenje i amortizaciju investiranog kapitala. Koncesije su davane na period od 90 godina, nakon čega je željeznica bez odštete prelazila u državno vlasništvo. Koncesija ili vlasništvo željeznice moglo se prenijeti samo uz dozvolu Vlade.[15]

Tzv. *Vicinalni zakon* iz 1880. mijenja se i nadopunjuje 24. veljače 1888. *Zakonskim člankom IV. iz 1888. o preinačenju i nadopunjenju Zakonskoga članka XXXI. od godine 1880. o željeznicah mjestnoga interesa*. Zakonodavac je pridržao pravo izdavanja dozvola i onim željeznicama lokalnog interesa (vicinalne željeznice) koje su bile projektirane neposredno do državne granice

[14] Temeljem *Trgovačkog zakona* iz 1875., koji je vrijedio za ugarski dio Monarhije, dioničarska društva osnivana su s glavnicom koja je bila unaprijed ustanovljena i sastojala se od dionica (cijelih ili rastavljenih na dijelove) opredijeljenog broja i jednake vrijednosti. Pri takvim društvima vlasnici dionica jamčili su samo do iznosa svojih dionica. Dionička društva smatrana su osnovanima kada im je glavnica bila osigurana, kada su pravila društva bila utanačena i kada je društvo zabilježeno u registar trgovačkih tvrtki. Sva prava koja su dioničarima pripadala glede društvenih poslova, izvršavao je skup dioničara na glavnoj skupštini. Poslovima dioničarskog društva upravljalo je ravnateljstvo koje se sastojalo od jedne ili više osoba izabranih između dioničara ili drugih osoba. Postojao je i nadzorni odbor, koji je bio sastavljen barem iz tri člana. Odbor je kontrolirao vođenje poslova društva u svim granama. Bio je dužan ispitivati godišnje račune i bilancu, kao i prijedloge razdiobe dobitka, i o tome svake godine predložiti izvješće glavnoj skupštini (skup svih dioničara). Bez toga izvješća glavna skupština nije mogla donijeti valjane zaključke u vezi s razdiobom dobitka. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju*, *godina 1875.* (Zagreb, 1876), br. 79: 899-1016. S obzirom na neke pogreške u prvotno objavljenoj verziji Trgovačkog zakona, naknadno je objavljena njegova ispravljena verzija. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju*, *godina 1877.* (Zagreb, 1878), br. 44: 525-642.

[15] Siniša Lajnert, "Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs (1893-1933)", *Cris* XX (2018), 17-18.

ili koje su putem neposrednog priključka spajale određenu željeznicu s vodenim putem kojim su plovili parobrodi. Gradnju vicinalnih željeznica mogli su podupirati: država, municipiji[16] i općine.[17]

Prije nego što su ovi zakoni stvoreni, bila je željeznička mreža Kraljevine Hrvatske i Slavonije dosta siromašna. Navedeni su zakoni odigrali veliku ulogu u razvoju dotadašnje željezničke mreže u Hrvatskoj, ali i u Ugarskoj. Uzrok tome uspjehu ležao je u raznim olakšicama i pogodnostima koje su navedeni zakoni za vicinalne željeznice sadržavali. Kod gradnje, opreme i prometa vicinalnih željeznica mogle su se dozvoliti sve one olakšice i pogodnosti koje nisu ugrožavale prometnu sigurnost. Kod vicinalnih željeznica bila je velika blagodat da se nisu propisivale one stroge odredbe koje su bile propisane za glavne pruge, gdje je bio veći promet. Bez posebne odštete nisu se vicinalne željeznice mogle primorati na besplatnu vožnju pošte. Kao odšteta za ovo plaćala se željeznici kroz 50 godina jedna paušalna svota, no ta nije mogla nadmašiti 10 % efektivne građevne glavnice. Nominalnu građevnu glavnicu, način nabave novaca, naslova kao i tečaj emisije dionica ustanovljavao je kr. ug. ministar trgovine sporazumno s Kr. ug. ministarstvom financija. Za nabavu građevne i uređajne efektivne glavnice obično su izdavane temeljne i prvenstvene dionice. Emisioni kurs prvenstvenih dionica ustanovljen je obično sa 78 %. Čisti dobitak jedne vicinalne željeznice imao se najprije upotrijebiti za amortizaciju godišnje tangente glavnice, a nakon toga imala se podmiriti 5 % dividenda prvenstvenih dionica nominalne vrijednosti. Ako prihod jedne godine ne bi bio dostatan za podmirenje ovoga, to se zaostatak iz prihoda sljedećih godina imao namiriti tako da posjednici temeljnih dionica nisu dobivali dividende sve dotle dok prvenstvene dionice s eventualnim zaostacima nisu bile potpuno podmirene. Dozvolbena isprava (koncesija) obvezivala je koncesionara da nakon njenog izdanja mora u roku od tri mjeseca osnovati dioničarsko društvo, koje je preuzimalo na sebe sva prava i dužnosti proizašle iz te koncesije. Osim države, municipija i općina, gradnju vicinalnih željeznica podupirali su i pojedini interesenti. Ona svota koju je država davala u to ime nije smjela prekoračiti 10 % efektivne građevne glavnice. U ime ove potpore željeznica je bila dužna predati odgovarajući broj temeljnih dionica. Najmanje 35 % efektivne građevne glavnice trebalo se nabaviti temeljnim dionicama, a ostatak od 65 % putem privatnog financiranja. Jedna od daljnjih pogodnosti bio je i oprost od biljegovine za sve što je bilo u vezi s gradnjom vicinalne željeznice, te oprost od raznih poreza na izvjesno vrijeme. Vicinalne željeznice bile su oslobođene i od prinosa raznim regulacijama voda i podvodnih krajeva. Glavna pogodnost Vicinalnog zakona je bila ta što su Kr. ug. državne željeznice bile dužne preuzeti i promet onih

[16] Municipij (lat. *municipium* - gradić), grad sa samostalnom gradskom upravom. Vidi Bratoljub Klaić, *Rječnik stranih riječi, tuđice i posuđenice* (Zagreb, 2001), 916.

[17] *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju*, *godina 1888.* (Zagreb, 1888), br. 24: 185-191.

vicinalnih željeznica koje su se odvajale iz njihovih pruga. To odvajanje moglo je biti direktno s pruga Kr. ug. državnih željeznica ili pak s pruga koje su bile pod upravom državnih željeznica. Ako se npr. jedna vicinalna željeznica odvajala od pruge Zagreb-Rijeka, onda su Kr. ug. državne željeznice bile na svaki način primorane da je preuzmu u eksploataciju. Ili, ako se npr. htjelo izgraditi ogranak s Lonjsko-poljske vicinalne željeznice, onda su ga državne željeznice također morale uzeti u promet. Kr. ug. državne željeznice obično su preuzimale ove poslove uz postotnu razdiobu bruto dohotka dotične vicinalne željeznice, koji je postotak više-manje varirao, no ipak se može reći da je iznašao otprilike 50 %. Osim dviju vicinalnih željeznica u Hrvatskoj (Zagorska i Zabok-Stubica), koje su uzete u zakup od strane državnih željeznica uz godišnju rentu, sve ostale su od strane državnih željeznica vođene u prometu uz gornje modalitete. Izuzetak je bila željeznica Barcs-Pakrac, koja je bila pod prometom Južne željeznice.[18] Ove zakonske odredbe omogućile su da se znatan inozemni kapital uloži u naše vicinalne željeznice, odnosno u prvenstvene dionice. Financijeri su, naime, garanciju dohotka svojeg uloženog kapitala u prvenstvene dionice vidjeli u odredbama poslovnog ugovora, sklopljenog s državnim željeznicama. Možemo zaključiti da se samo odredbama gore citiranih zakona može zahvaliti da je Ugarska u travnju 1918. raspolagala sa znatnom mrežom od 11.381 km, a Hrvatska s 1.410 km vicinalnih željeznica, dakle mnogo više nego glavnih željeznica, koje su u Ugarskoj iznašale 8.644 km, a u Hrvatskoj 980 km. Sumirajući ove brojke, iznašala je cjelokupna duljina svih javnih željeznica u Ugarskoj 20.025 km, a u Hrvatskoj 2.390 km, ili ukupno u objema kraljevinama 22.415 km. Ove brojke odgovaraju građevnoj duljini, međutim ovdje nisu uzete u obzir pruge s dvostrukim kolosijekom, od kojih je Hrvatska imala samo 31 km, i to između Dalja i Vinkovaca. Uzevši stanovništvo Hrvatske prije 1. svjetskog rata s 2,6 milijuna ljudi, površinu zemlje s 42.541 četvornih kilometara, to je otpadalo na 10.000 stanovnika 9 km željeznica, a na 10 četvornih kilometara 1,42 km željeznica. Da bi slika naših javnih željeznica bila potpuna, moramo spomenuti i dvije gradske željeznice: Zagrebački električni *tramway* u duljini od 16,5 km i Osječku konjsku željeznicu. Također, postojala je još i Velikogorička konjska željeznica u duljini od 4,8 km, te Zagrebačka uspinjača duga 70 m. Od glavnih željeznica, prva javna željeznica predana je prometu 1862. godine. To je bila željeznica Sisak-Zagreb-Zidani Most. Onda su došle željeznice Zagreb-Karlovac,

[18] Carsko i kraljevsko povlašteno društvo južnih željeznica / K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, ili kraće Društvo južnih željeznica, bilo je najveće i najmoćnije željezničko dioničko društvo u Carevini, nastalo ujedinjavanjem više moćnih financijskih grupa, odnosno društava, na čelu s bankarskom kućom Rothschild. Do godine 1865. Društvo južnih željeznica izgradilo je prve tri pruge u Hrvatskoj nad kojima je vršilo svekoliku upravu i nadzor, i to: 1. pruga Pragersko/Čakovec-Kotoriba, otvorena je za promet 24. travnja 1860; 2. pruga Zidani Most/Zagreb-Sisak, otvorena je za promet 1. listopada 1862.; 3. pruga Zagreb-Karlovac, otvorena je za promet 1. lipnja 1865. Vidi Bernard Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825.-1863.*, I. knjiga, Izvori za hrvatsku povijest, 4 (Zagreb, 1975), 72-73, 92-93.

Žakanj-Zagreb, Erdut-Dalj-Osijek, Karlovac-Rijeka-zemaljska granica, Dalj-Brod, Vrpolje-Šamac, Sisak-Galdovo, Brod-Bosanski Brod, Sisak-Dobrljin, Novi Sad-Zemun, Inđija-Mitrovica, Zemun-Beograd, Sunja-Nova Gradiška, Nova Gradiška-Brod, zagrebačka spojna pruga južni kolodvor i državni kolodvor, Borovo-Vukovar, Vinkovci-Mitrovica, Ogulin-Plaški. To je u razdoblju od 1862. do 1914. iznosilo 971 km. Ako tome pribrojimo još nekoliko spojnih i pretovarnih kolosijeka, iznašala je cjelokupna duljina 980 km. Od vicinalnih željeznica izgrađena je prva 1885. godine željeznica Barcs-Pakrac, koja je, kao što sam već naveo, jedina bila pod upravom Južne željeznice. Onda su slijedile Zagorska željeznica, Vinkovci-Brčko, Ruma-Vrdnik, Belišće-Kapelna, Varaždin-Golubovec, Osijek-Našice, Križevci-Bjelovar, St. Lorinc-Našice, Viljevo-Noskovci, Dugo Selo-Novska i Banova Jaruga-Pakrac, Belišće-Prandanovci, Bjelovar-Mišulinovac, Mišulinovac-Virovitica, Zagreb-Samobor, Ruma-Klenak, Vinkovci-Županja, dio dravsko-posavske sjedinjene vicinalne željeznice, Osijek-Đakovo-Vrpolje, Vörösmajur-Voćin, Vrginmost-Karlovac, Belišće-Osijek, Petrovaradin-Beočin, Kloštar-Virje, Osijek-Vinkovci, Vukovar-Šid-Rača, Virje-Koprivnica, Bjelovar-Velika Pisanica, Velika Pisanica-Garešnica-Grubišno Polje, Karlovac-Bubnjarci, Požega-Velika, te konačno 1916. godine Zabok-Stubica. Sveukupno je vicinalnih željeznica bilo 1.410 km. U travnju 1918. na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije bilo je sveukupno 2.390 km pruga, od toga 980 km glavnih željeznica i 1.410 km vicinalnih. Od toga je na državne željeznice spadalo 901 km, na Južnu željeznicu 79 km, a na vicinalne željeznice 1.410 km. Po razmaku tračnica bilo je 2.185 km normalnotračnih (1,435 m) i 205 km uskotračnih željeznica. Od potonjih, s razmakom od 1,0 m postojala je Slavonsko-podravska (Guttmannova) vicinalna željeznica u duljini od 185 km, te Zagreb-Samobor s razmakom od 0,76 m u duljini od 20 km. Od vicinalnih željeznica držale su u prometu državne željeznice 1.081 km, Južna željeznica 124 km, a u vlastitoj prometnoj upravi bilo je 205 km. To su bile Slavonsko-podravska željeznica i željeznica Zagreb-Samobor.

Na pojedine županije otpadalo je od sveukupno 2.390 km pruga sljedeće:

Županija	Glavne pruge (km)	Vicinalne pruge (km)	Ukupno (km)
Virovitička	77	438	515
Srijemska	246	222	468
Zagrebačka	260	160	420
Bjelovarsko-križevačka	68	262	330
Požeška	134	183	317
Modruško-riječka	192	13	205
Varaždinska	3	132	135
Ličko-krbavska[19]	–	–	–

[19] S izgradnjom Ličke željeznice Lika je trebala dobiti 120 km glavne željeznice.

Građevni kapital koji je u Hrvatskoj prigodom gradnje glavnih željeznica uložen, izuzevši Južnu željeznicu Sisak-Zidani Most i dio pruge Ogulin-Plaški, iznašao je prema nepotpunim podacima oko 176,5 milijuna kruna.[20] Za ovo je potrošeno od strane države 137,5 milijuna kruna, a od strane hrvatske Krajiške investicionalne zaklade 38 milijuna kruna. Isključivo iz Krajiške investicionalne zaklade izgrađene su sljedeće glavne željeznice: Vinkovci-Brod 70 km sa 7.784.991 kruna; Sisak-Doberljin 48 km sa 7.693.517 kruna; Sunja-Nova Gradiška-Brod 130 km sa 16.204.689 kruna i Vinkovci-Mitrovica 74 km sa 7.060.870 kruna. Duljina ovih po Krajiškoj investicionalnoj zakladi izgrađenih pruga iznašala je svega skupa 322 km. Trošak je pak iznašao 38,7 milijuna kruna. Osim ove svote, potrošeno je za tzv. Molinarijev projekt (Zemun-Brod-Sisak-Skradnik i Novidvor-Vranovina) 197.000 kruna. Nadalje, za projekt Skradnik-Knin 128.000 kruna; ukupno dakle 325.000 kruna. Uzmemo li još u obzir doprinose raznim vicinalnim željeznicama iz ove zaklade, i to za prugu Vinkovci-Brčko 1.120.000 kruna, Slavonsku vicinalnu željeznicu 800.000 kruna, Lonjskopoljsku 320.000 kruna, Ruma-Klenak 200.000 kruna, Sisak-Vrginmost-Karlovac 1.876.000 kruna, Osijek-Đakovo-Vrpolje 200.000 kruna, Vinkovci-Županja 60.000 kruna, Vinkovci-Osijek 614.000 kruna, ukupno su dakle željeznički izdatci te zaklade iznašali 44.259.593 krune. Godine 1918. efektivni građevni kapital svih naših vicinalnih željeznica (s provedenim fuzijama, njih 18) u duljini od 1.410 km, iznašao je 138.631.800 kruna. 35 % ove glavnice, a to je 48.520.000 kruna, bilo je pokriveno temeljnim dionicama, a za nabavu preostalih 90.111.000 kruna izdane su prvenstvene dionice u nominalnoj vrijednosti od 115 milijuna. Emisioni kurs iznašao je 78 %. Budući da je novčano tržište u zadnjem desetljeću 19. i u prvom desetljeću 20. stoljeća prvenstvene dionice honoriralo sa 60 %, to se za prvenstvene dionice u nominalnoj vrijednosti od 115 milijuna kruna mogla nabaviti svota od 69 milijuna. S obzirom na tu okolnost, iznašala je efektivna građevna glav-

[20] Zakonskim člankom ob ustanovljenju krunske vriednote od 2. kolovoza 1892., na mjesto dotadašnje austrijske vrednote stupa zlatna vrednota kojoj je računska jedinica bila kruna (K). Kruna se dijelila na 100 filira (f). Temeljna težina za kovanje novca bio je kilogram i desetinka istog. Zlatni novci valute kovani su iz smjese, sadržavajuće 900 tisućinka zlata i 100 tisućinka bakra. Na jedan kilogram smiješanog zlata otpadale su 2.952 krune, dosljedno tome, na jedan kilogram finoga zlata 3.280 kruna. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju*, *godina 1892*. (Zagreb, 1892), br. 94: 1131-1137. Kao primjer usporedbe vrijednosti krune u odnosu na druge valute, navodim podatak da su zadnje godine I. svjetskog rata, točnije 21. siječnja 1918., vrijedili sljedeći tečajevi: 100 maraka = K 156, odnosno K 100 = 64 marke 10 pfeniga; 100 bugarskih leva = K 126, odnosno K 100 = 79 leva i 37 stot. Za novčane doznačnice za internirane i ratne zarobljenike vrijedilo je: 100 franaka = K 172, odnosno K 100 = 58.14 franaka. Vidi Strane valute kod pošte, *Narodne novine* (Zagreb) (dalje: *NN*), br. 17 (21. siječnja 1918.). Prije toga, početkom 1. svjetskog rata, točnije 15. siječnja 1915., tečaj marke za preračunavanje kruna u novčanom prometu s Njemačkom iznosio je: 100 maraka = 126.75 kruna (1 marka = 1K 26.75 fil.). Tečaj franka u prometu sa Švicarskom iznosio je: 100 franaka = 112 kruna (1 franak = 1K 12 fil.). Vidi *NN*, br. 13 (18. siječnja 1915.).

nica uložena u 1.410 km vicinalnih željeznica u Hrvatskoj, kako slijedi: ušlo je iz temeljnih dionica 48 milijuna, za prvenstvene dionice 69 milijuna, tako je ukupni efektivni kapital iznašao 117 milijuna. Naša vicinalna željeznička mreža (osim željeznice Ruma-Vrdnik, koja je otkupljena od strane države[21] i željeznice Zabok-Stubica, a koja je tek godine 1916. predana prometu)[22] imala je koncem 1915. godine 4 milijuna kruna poslovnog suviška, koji bi prvenstvenu dioničku glavnicu od okruglo 114 milijuna kruna ukamaćivao samo s 3,4 %. Kako su posjednici prvenstvenih dionica u ove željeznice uložili gotovinu od 68 milijuna kruna, to im je gore iskazani suvišak osiguravao ukamaćivanje od 5,8 %. Za predradnje i trasiranje raznih projekata ovih vicinalnih željeznica izdano je oko 3.000 kruna po km, što je iznašalo za cijelu mrežu od 1.410 km – 4.227.000 kruna. Na žalost, u pomanjkanju domaćih stručnjaka cijela ova svota otišla je izvan zemlje. Kad se još spomene činjenica da kod gradnje ovih željeznica kao glavni poduzetnici niti u jednom slučaju nisu aktivno sudjelovali naši domaći ljudi, to si svatko može izračunati veliku štetu koja je za nas nastala kroz našu nepripravnost, naše neiskustvo i kroz pomanjkanje poduzetničkog duha.[23]

Što se postupka oko gradnje vicinalnih željeznica tiče, procedura je bila sljedeća: tko je htio zatražiti pretkoncesiju ili koncesiju za jednu vicinalnu željeznicu, taj je trebao priložiti svoju molbu kr. ug. ministru trgovine, opisati svrhu i zadaću te željeznice, te priložiti jednu kartu u mjerilu 1:75.000. Kr. ug. ministarstvo trgovine trebalo je stvar ispitati, pa ako se predmetna dozvola mogla izdati, onda se izdala pretkoncesija. Bilo je poželjno da se u toj molbi

---

[21] Vicinalnu prugu Ruma-Vrdnik preuzele su 31. listopada 1907. državne željeznice u svoju upravu. Prugu je prodao zagrebački veleposjednik Guido Pongratz, vlasnik dioničarskog društva, državnom eraru zajedno s ugljenikom za 1.200.000 kruna. Prema mišljenju Josipa Gorničića-Brdovačkog, Pongratz je s državom godinama vodio neku parnicu zbog sume od nekih 20 milijuna forinti. Pretpostavka je da je on tom prodajom izjednačio dug na obostrano zadovoljstvo. Vidi Gorničić-Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine*, 198. Treba napomenuti da je Dioničarsko društvo rumsko-vrdničke lokalne željeznice (Ruma-Vrdniki helyi erdekü vasut részvény-társaság / Ruma-Vrdniker Lokal-Bahn Actien-Gesellschaft) osnovano 12. srpnja 1889. sa sjedištem u Zagrebu. Navedeno društvo ušlo je u likvidaciju temeljem zaključka 18. izvanredne glavne skupštine, održane 4. prosinca 1907. Vidi *NN*, br. 285 (11. prosinca 1889) i *NN*, br. 12 (16. siječnja 1908).

[22] Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Zabok-Stubica (Zabok-stubicai helyi érdekü vasut részvénytársaság / Zabok-Stubicaer Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft) osnovano je 3. travnja 1916. Vidi *Compass Finanzielles Jahrbuch Tschechoslovakei-Jugoslavien, 1922.*, LV., Band II. (Wien, 1922), 1410. Prvi vlak željezničkom prugom Zabok-Stubica krenuo je 18. studenoga 1916. Vidi *NN*, br. 266 (20. studenoga 1916.).

[23] Osim vrlo malih iznimaka, mi na žalost u to vrijeme nismo imali domaćih financijera, tehničara niti ostalog strukovnog osoblja koji bi imali dostatnu praksu, neophodnu za rješavanje raznih željezničkih pitanja, a napose onih koja su se odnosila na gradnju, uređaje i financiranje željeznica. Vidi HR-HDA-757, Predavanje Josipa Tominca održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3.

spomene i rentabilnost koja se očekivala od te željeznice. Pretkoncesija se obično izdavala na jednu godinu, no mogla se i produljiti. Javni i državni činovnici i narodni zastupnici principijelno nisu mogli dobiti koncesiju. Na temelju dobivene pretkoncesije izradio bi se najprije nacrt, a kod težih željeznica, npr. gorsko-brdskih, prvo bi se izradio generalni projekt u manjem mjerilu, koji se priložio Kr. ug. ministarstvu trgovine. Nakon toga izrađivani su detaljni nacrti za održanje političkog ophoda.[24] Zatim je morao slijediti tehnički opis, potom razni iskazi o međama i granicama koje je presijecala željeznica. Trebalo je iskazati sve prelaze, paralelne putove, krivulje, uspone i padove te vodotoke. O ophodu je sastavljan zapisnik koji je morao odobriti kr. ug. ministar trgovine. Nakon održavanja političkog ophoda zatraženo je od koncesionara odnosno pretkoncesionara da izradi detaljni troškovnik za željeznicu. Taj se troškovnik onda strukovno preispitao, proračunavala se efektivna građevna glavnica pojedinačno po poglavljima te po kilometrima. Taj troškovnik imao je obično 12 poglavlja. Čim je troškovnik bio preispitan, održala se na temelju istog koncesijska (dozvolbena) rasprava. Naime, kr. ug. ministar trgovine sazivao je stalno povjerenstvo za dozvolu vicinalnih željeznica s kojim je održao tu raspravu. U tom povjerenstvu su između ostalih bili zastupani i ministar rata s obzirom na vojničke zahtjeve te ministar financija, a kada se radilo o hrvatskom projektu, onda i hrvatski ban. Na ovoj raspravi ustanovljavani su potanko svi građevni i koncesijski uvjeti, a među ostalima i konačna efektivna građevna glavnica. Tu je projektant morao dati izjavu kako će se pokriti temeljna glavnica, koja je iznašala, kako je već rečeno, 35 % cijele svote, a tom istom prilikom u zapisnik je unosio molbu za državnu pripomoć u ime pošte i tzv. državnu pripomoć koja se po zakonu mogla dozvoliti s 10 %. Zapisnik o održanoj koncesijskoj raspravi davao se na konačno odobrenje kr. ug. ministru trgovine, a nakon toga pozivao se projektant da se izjasni je li voljan uz njemu priopćene uvjete izgraditi i u prometu držati željeznicu. Ako bi projektant pristao, trebao je položiti tzv. koncesijsku jamčevinu, koja je obično iznosila 5 % građevne glavnice. Ako je projektant udovoljio svemu ovome, tada je kr. ug. ministar trgovine iznio taj predmet pred Ministarsko vijeće. Ako je i ono pristalo na to, onda se ministar trgovine predstavkom obraćao caru te je zamolio prethodnu dozvolu da za dotičnu željeznicu izda konačnu koncesijsku ispravu, odnosno ako bi vicinalna željeznica spajala već dvije postojeće javne željeznice da može podnijeti Saboru odnosnu zakonsku osnovu. Na temelju carske ovlasti, odnosno nakon prihvata zakonske osnove u Saboru, izdao je kr. ug. ministar konačnu dozvolu. Ako je željeznički projekt prošao sve navedene faze, onda je koncesionar trebao za izvedbu gradnje predložiti sve potrebite detaljne nacrte, na temelju kojih je onda dobio i građevnu dozvolu. Zajedno

[24] U izvornim dokumentima koriste se izrazi *politički ophod* i *tehničko-redarstveni ophod (policijsko-tehnički ophod)*. Politički ophod željeznice održavan je u svrhu dobivanja građevne dozvole, dok je tehničko-redarstveni ophod održavan u svrhu izdavanja uporabne dozvole.

s izdavanjem koncesijske isprave, izdavalo se na temelju *Zakonskog članka XLI.*[25] iz godine 1881. i pravo izvlaštenja. Nakon izvršenja svih ovih radnji, morao se obaviti policijsko-tehnički ophod, gdje se na licu mjesta preispitivala cjelokupna izvedba željeznice. O uspjehu ovog ophoda ovisilo je može li se željeznica predati javnom prometu ili ne. Ali, ni s ovim nije još bila dovršena djelatnost koncesionara, jer je morao za tehničko odobrenje izraditi i predložiti i konačne izvedbene nacrte, te je za sve izvedbe jamčio onom kaucijom koju je morao položiti. Nadalje, koncesionar je morao izraditi posebne točne nacrte i iskaze u vezi s izvlaštenim zemljištem te iste podastrijeti Centralnoj gruntovnici za željeznice u Budimpešti[26] radi vjerodostojnosti (autentikacije) i prijenosa izvlaštenih površina iz mjesne gruntovnice u centralnu. Građevni troškovi vicinalnih željeznica iznašali su u početku 40.000-50.000 kruna po km, ali je već prije 1. svjetskog rata uslijed veće cijene materijalu i radnicima efektivna glavnica porasla na 100.000-110.000 kruna, a u nekim slučajevima i više. Tako je npr. gradnja pruge Ruma-Vrdnik, koja je sagrađena 1889. godine, iziskivala trošak od samo 46.000 kruna po km. Ako pak uzmemo kao primjer vicinalnu željeznicu Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs,[27] izgradnja dijela pruge Križevci-Bjelovar stajala je 66.000 kruna po km, a dio pruge od Bjelovara do Grubišnog Polja 145.980 kruna po km, gdje nije bilo velikih terenskih poteškoća. Ili kao primjer uzmimo sjedinjenu Dravsko-posavsku vicinalnu željeznicu. Prva željeznica od Vinkovaca do Županje izgrađena je troškom od 69.000 kruna po km, dio između Osijeka i Vrpolja stajao je 78.000 kruna po km, a zadnji dio, koji je izgrađen 1910. godine, stajao je 90.000 kruna po km. Evidentno je da su troškovi neprestano rasli. Postojala je opravdana bojazan da će nakon rata uslijed pomanjkanja radnika i materijala građevni troškovi za vicinalne željeznice još više narasti. U skladu s time, postavljalo se pitanje hoće li troškovi toliko narasti da uloženi kapital ukamaćivanjem ne uspije naći svoj interes.[28]

[25] Zakonski članak zajedničkoga hrvatsko-ugarskoga sabora o izvlastbi od 29. svibnja 1881., *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju*, *godina 1881.* (Zagreb, 1882), br. 55: 401-427.

[26] Temeljem Zakonskog članka (I. 1868.) o vođenju posebne usredotočene gruntovnice željeznicah i kanalah, nalazećih se u zemljah krune ugarske, koji je sankcioniran 7. travnja 1868., za željeznice i kanale koji su se nalazili u zemljama ugarske krune, osnovana je posebna centralna (usriedotočena) gruntovnica, čija je svrha bila voditi na jednom mjestu cjelokupne nekretnine predmetnih poduzeća. Centralna gruntovnica za željeznice u periodu Austro-Ugarske Monarhije nalazila se u Budimpešti. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1869.* (Zagreb, 1889), br. 6: 46-55.

[27] Opširnije o navedenoj vicinalnoj željeznici vidi: Lajnert, "Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs", 16-42.

[28] HR-HDA-757, Predavanje Josipa Tominca održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3.

3. Dioničarsko društvo dunavsko-savske vicinalne željeznice u Budimpešti

Kr. ug. ministarstvo trgovine[29] odredilo je, na molbu tvrtke Gfrerer, Schoch i Grossmann, politički ophod po njima projektirane vicinalne željeznice Vukovar-Rača i krilne pruge Tompojevci-Ilok, te je vođenje toga ophoda povjereno ministerijalnom savjetniku Vladimiru Ehrenhöferu. Rok za početak rasprave ustanovljen je na dan 19. veljače 1907. u 9 sati prije podne, a kao mjesto sastanka određena je županijska zgrada Srijemske županije u Vukovaru.[30]

Dnevni tisak potvrdio je 21. veljače 1907. da je u Vukovaru otpočeo službeni ophod projektirane željeznice Vukovar-Rača pod predsjedanjem ministerijalnog savjetnika Vladimira Ehrenhöfera. Od Kr. zemaljske vlade u Zagrebu u povjerenstvu je sudjelovao nadinženjer pl. Stanisavljević, a od županijske oblasti županijski perovođa Takšić i županijski nadinženjer Maček. Uredovanje na cijeloj pruzi trajalo je do 23. veljače 1907. Pruga je projektirana s izlazom iz Vukovara preko Šida i Morovića u Raču, s ogrankom od postaje Lovas preko Šarengrada u Ilok.[31] Pruga je trebala imati dužinu od cca 88 kilometara, a izgradilo bi je poduzetništvo Gfrerer, Schoch i Grossmann iz Budimpešte. Nakon što bi se izgradila ova po Vukovar i okolinu vrlo važna komunikacija, bilo je izgledno da će se od Rače dalje izvesti pruga do Bijeljine.[32]

Dana 11. ožujka 1907. Kr. ug. ministarstvo trgovine u Budimpešti obavijestilo je Teodora grofa Pejačevića, bana Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije, da su poduzetničkoj tvrtci Gfrerer, Schoch i Grossmann u Budimpešti produljili na sljedeću godinu dana naredbom br. 19.383 od 25. ožujka 1906. izdanu predkoncesiju za normalnotračnu vicinalnu željezničku prugu koja je trebala voditi izlazom iz postaje Vukovar Kr. ug. državnih željeznica, prolaskom kroz općine Negoslavci, Mikluševci, Tompojevci i Tovarnik, do postaje Šid Kr. ug. državnih željeznica, te nastavno kroz općine Adaševci i Morović do Rače, odnosno do prudišta što su se nalazili na obali Save kod Rače.[33]

[29] Kr. ug. ministar trgovine bio je Ferenc Kossuth, i to od 8. travnja 1906. do 17. siječnja 1910. Vidi *Révai Nagy Lexikona*, XIII (Budapest, 1915), 262-263.

[30] HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 6706/1907., kut. br. 3337.

[31] Projektirane vicinalne pruge Vukovar-Ilok-Beočin (67 km), Ilok-Mitrovica (42 km) i Mitrovica-Zemun (81 km) nisu bile realizirane do raspada Austro-Ugarske Monarhije. Vidi HR-HDA-905. Zbirka građevinskih nacrta; 1770-1990., XXIV-14, Zbirka karata željeznice, Hrvatska i Slavonija, karta, 1917., Iskaz željeznica u kraljevinama Hrvatskoj i Slavoniji do konca 1917. izgrađenih i projektiranih. Iskaz je u rujnu 1917. priredio Kr. hrv.-slav.-dalm. zemalj. vladin Odsjek za cestogradnje.

[32] *NN*, br. 43 (21. veljače 1907).

[33] HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 19190/1907, kut. br. 3338.

Kr. ug. ministarstvo trgovine u Budimpešti produljilo je naredbom br. 33.069 od 4. svibnja 1907. poduzetničkoj tvrtci Gfrerer, Schoch i Grossmann na godinu dana pretkoncesiju za normalnotračnu parovoznu vicinalnu željezničku prugu koja je trebala izlazom kod općine Lovas iz vicinalne željezničke pruge projektirane od Vukovara do Rače voditi kroz općinu Šarengrad do Iloka. Prethodna pretkoncesija podijeljenja je ministarskom naredbom br. 32.880 od 13. svibnja 1906. Dana 17. svibnja 1908. naredbom br. 41.737 Kr. ug. ministarstvo trgovine ponovo je navedenom društvu produljilo pretkoncesiju na godinu dana.[34]

Kr. ug. ministar trgovine zatražio je 1906. izvješće od hrvatsko-slavonskih trgovačko-obrtničkih komora te prijedlog vezan uz nužnu dogradnju, odnosno izgradnju željezničke mreže u Hrvatskoj i Slavoniji, a vezanu uz opravdane zahtjeve gospodarstva i trgovine. Kako je pitanje o upotpunjenju željezničke mreže bilo općenite prirode te podjednako zanimalo sve gospodarstvene krugove u zemlji, od 7. do 9. svibnja 1907. u Zagrebu je održana *anketa*[35] u kojoj su, pored izaslanika hrv.-slav. trgovačko-obrtničkih komora, sudjelovali još i zastupnici svih domaćih gospodarstvenih institucija, a posebno Hrv.-slav. gospodarskog društva u Zagrebu, Slavonskog gospodarskog društva u Osijeku, Saveza hrvatsko-slavonskih industrijalaca, Hrvatsko-slavonskog trgovačkog doma, Saveza zemljoradničkih zadruga i svih zagrebačkih velikih novčanih zavoda i gospodarstvenih korporacija. Na temelju iscrpne rasprave, banu i kr. ug. ministru trgovine predložena je predstavka u kojoj je bio opširno obrazložen nacrt željezničke mreže potrebne u Hrvatskoj i Slavoniji, kao i građevinski program za njegovu realizaciju. U nacrtu su označene i one vicinalne željezničke pruge koje bi se trebale što prije izgraditi, a u skladu s javno-gospodarstvenim i prometnim interesima pojedinih dijelova zemlje, napose onih koji su graničili s Bosnom i Hercegovinom. U tom pogledu priroda je označila pravac kojim bi budući trgovački putevi iz Hrvatske i Slavonije trebali voditi u Bosnu i Hercegovinu. Rijeke Drina, Bosna, Vrbas i Una vode iz srca ovih zemalja upravo koso na hrvatsku granicu, te na taj način otvaraju puteve, uzduž kojih je trebalo položiti željeznice i na taj način povezati navedena područja. Kao jedna od prvih željezničkih pruga, koja se prema nužnosti trebala što skorije izgraditi, označena je željeznica vodeća od Dunava do Save prolazeći kroz najplodnije krajeve Srijemske županije. Ta projektirana željeznica od Vukovara na Dunavu preko Šida do Rače na Savi, u duljini od otprilike 65 km, prolazila je u duljini od 50 km plodnim zemljištem do Morovića, a od Morovića do Rače u duljini od 15 km kroz stare krajiške hrastove šume, kojih

[34] HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 31344/1907, kut. br. 3339.

[35] Ankèta (franc. *enquête*), 1. službeno raspitivanje, istraživanje, iznalaženje, doznavanje; 2. vijećanje stručnjaka o nekom predmetu i dobivanje odgovora na ta pitanja. Vidi Klaić, *Rječnik*, 73.

je ondje neposredno uz projektiranu željeznicu bilo još oko 12.000 jutara. Prema zapadu su se također protezala ogromna prostranstva hrastovih šuma koje su pripadale Kr. državnom šumarskom eraru. Spomenuto plodno zemljište bilo je izvrsne kakvoće te je bilo sposobno za uzgajanje trgovinskoga bilja, kao npr. šećerne repe, lana i konoplje. Do tada se ti proizvodi, baš zbog nedostatka željezničke veze, nisu mogli otpremati do tvornica u Vukovaru odnosno Osijeku. Prastare hrastove šume između Morovića i Rače nisu se mogle dobro unovčiti jer na tom prostoru nije bilo niti cesta niti željeznice. Zbog toga su se, da bi se uspio prodati koji kompleks šume, obično morale opetovano održavati dražbe, svaki put uz niže procjene. Predviđalo se da će s izgradnjom željeznice iz Vukovara do Rače uvelike porasti uzgoj kultura na zemljištu koje se nalazilo u prometnoj sferi pruge u duljini od 50 km, a od Morovića do Rače lakšim i jeftinijim željezničkim prijevozom podigla bi se vrijednost hrastovih šuma za više od 50 %, kako je pokazivalo iskustvo u svim slučajevima gdje je željeznica bila građena uz šume. Nije bilo sumnje da će izgradnja projektirane željeznice Vukovar-Rača donijeti zemlji i narodnom gospodarstvu veliku izravnu korist, koja je trebala daleko nadmašiti investiranu glavnicu u tu željeznicu. Osim navedenog, izgradnja te pruge trebala je donijeti i neizravne probitke za hrvatsku trgovinu i promet. Ta pruga spajala je najkraćim putem Savu s Dunavom, pa je planirano da se uspostavi trgovačko-prometna željeznička veza koja bi spajala cijelo Podrinje, osobito bogatu srbijansku Mačvu i plodnu bosansku bijeljinsku ravnicu, ulazeći u Rači u Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju pa dalje na svjetska tržišta (Budimpešta, Beč i dalje). Kada bi se dakle željeznica od Rače produžila na bosanskom tlu do Bijeljine[36] i odatle preko Janje jednom stranom na Zvornik, a s vremenom i dalje do Sarajeva, te drugom stranom do Donje Tuzle, onda bi ta željeznica osim velike trgovačke i gospodarstvene važnosti imala i veliki značaj za budući razvitak trgovačkih odnosa s anektiranom Bosnom. U interesu je Austro-Ugarske Monarhije bilo da se u što kraćem vremenu željeznicom poveže s Bosnom, tako da se njeno prirodno bogatstvo što brže privede na svjetsko tržište. Planirano je također da se izgradnjom željeznice do Rače stvori i mogućnost za racionalno iscrpljivanje ogromnih naslaga šljunka koje su ležale ispod Rače na ušću rijeke Drine. Eksploatacijom te jeftinim i lakim željezničkim prijevozom račanskog šljunka trebao se otvoriti novi bogati izvor materijala za posipanje cesta u Srijemskoj

[36] Grad Bijeljina ležao je u sredini plodne bosanske Posavine, te je bio središte i stjecište cijele istočne bosanske, a i velikog dijela zapadne i južne srbijanske trgovine. Bijeljina je dakle po svome geografskom položaju bila predodređena da postane najvažnija etapa za cijelu podrinjsku trgovinu s Monarhijom. To je mogla biti samo onda, ako bi bila neposredno spojena željeznicom s jedne strane iz unutrašnjosti Bosne, a s druge strane s Dunavom. Vidi HR-HDA-757, Predstavka izaslanstva grada Bijeljine i istočne bosanske Posavine upućena ces. i kr. zajedničkom ministru financija kao pročelniku bosansko-hercegovačke središnje uprave u Beču, radi izgradnje željeznice od Bijeljine preko Save u Srijemski Grk, kao ishodišnu postaju željeznice Rača-Vukovar, kut. br. 3.

županiji, gdje ionako nije bilo kamenog materijala za posipanje cesta. Time bi se uštedjele velike svote za uzdržavanje cesta, a omogućila bi se i gradnja novih cesta uz mnogo manje troškove. Šljunak iz Rače na cestama u Srijemskoj županiji trebao je koštati za polovicu manje nego onaj šljunak koji se dovozio u Srijem iz dalekih kamenoloma ili iz Šamca.[37]

Jesenska skupština Srijemske županije održana je 28. studenoga 1907. Kr. podžupan izvijestio je na skupštini da su se građevno poduzetništvo Gfrerer, Schoh i Grossman, kao koncesionari za izgradnju željezničke pruge Vukovar-Rača, obratili molbom na županijsku oblast radi doprinosa Srijemske županije za izgradnju spomenute željezničke pruge, te je ovu molbu spomenutoga poduzetništva toplo preporučio. Zagovarajući ovaj prijedlog kr. podžupana, skupštinar Stevo Popović-Vasin preporučio je da se zamoli Kr. zemaljska vlada da potpomogne izgradnju kako željezničke pruge Vukovar-Rača, tako i one Vukovar-Ilok-Mitrovica, sa što većim doprinosom iz Krajiške investicionalne zaklade. Skupština je s odobravanjem primila oba prijedloga.[38]

Odjel za unutarnje poslove Kr. hrv.-slav.dalm. zemaljske vlade u Zagrebu obavijestio je 19. veljače 1909. Kr. županijsku oblast u Vukovaru da je odlučio za izgradnju projektirane normalnotračne vicinalne željeznice Vukovar-Rača, koju je trebalo izvesti građevno poduzetništvo Gfrerer, Schoch i Grossmann iz Budimpešte, podijeliti iz tri četvrtine otkupa javnih radnji Srijemske županije subvenciju od 300.000 kruna plativu u trideset jednakih uzastopnih godišnjih obroka po 10.000 kruna bez kamata uz svakogodišnje preuzeće temeljnih dionica u iznosu od 10.000 kruna nominalne vrijednosti.[39]

U predmetu izgradnje vicinalne željeznice Vukovar-Rača, Kr. županijska oblast u Vukovaru obavijestila je 1. ožujka 1909. Gospodarstveni ured Petrovaradinske imovne općine u Mitrovici da je odobrena tehnička osnova za gradnju navedene pruge koju je izradilo građevno poduzetništvo Gfrerer, Schoch i Grossmann. Da bi se pristupilo gradnji ove željeznice bilo je nužno da se prema odredbama *Zakonskog članka XXXI*. iz 1880. i *Zakonskog članka IV*. iz 1888. osnuje dioničarsko društvo, te na temelju odnosnih zakonskih odredaba osigura 35 % temeljne glavnice. Troškovi gradnje ove od Dunava do Save oko 65 km dugačke željezničke linije predviđeni su na oko 6 milijuna kruna. Od te nominalne građevne glavnice trebalo je nabaviti 35 % ili 2.100.000 kruna u ime temeljne glavnice za osnutak dioničarskog društva ove željeznice. Kako se moglo očekivati da će država za prijevoz pošte te u ime potpore iz zaklade vicinalnih željeznica, doprinijeti ovoj temeljnoj glavnici

37 HR-HDA-757, Separat: Gospodarstveni značaj željeznice Vukovar-Rača-Bjelina, kut. br. 3.

38 *Izvješće o stanju javne uprave u Županiji sriemskoj za upravnu godinu 1907.* (Vukovar, 1908), 127.

39 HR-HDA-757, ur. br. 7707/1909, kut. br. 3.

12 % ili 720.000 kruna, to je preostalo još 23 % ili 1.380.000 kruna koje su po zakonu morali nabaviti interesenti, odnosno municipiji, općine, zaklade i privatni posjednici. Bilo je poznato da općine koje su se nalazile na projektiranoj željezničkoj pruzi nisu raspolagale znatnim financijskim sredstvima da bi mogle većim iznosima sudjelovati pri nabavi navedene temeljne glavnice. Kr. županijska oblast u Vukovaru bila je mišljenja da ne bi bilo potrebno zahtijevati doprinos niti od upravnih općina kada bi Gospodarstveni ured uznastojao da Petrovaradinska imovna općina u tu svrhu doprinese 400.000 kruna. Manjkajući ostatak od 1.700.000 kruna do temeljne glavnice trebala je nabaviti Kr. županijska oblast u Vukovaru iz raznih zaklada, tako da bi navedenim doprinosom Imovne općine cjelokupna građevna glavnica bila osigurana. U tom slučaju bi se s gradnjom navedene željeznice moglo otpočeti još iste godine. S obzirom na veliku važnost projektirane željeznice za promet, trgovinu i gospodarstvo Srijemske županije, za nadati se bilo da će Petrovaradinska imovna općina nabaviti navedeni doprinos za nabavu temeljne glavnice spomenute željeznice.[40]

Dnevni tisak objavio je 10. studenoga 1909. da se pruga Vukovar-Rača treba izgraditi kao normalnotračna vicinalna pruga. Kao što je već rečeno, ova veoma važna željeznica imala je svrhu da s jedne strane spoji Savu s Dunavom kroz plodni Srijem, a s druge da učini pristupačnim čuvene hrastove šume Petrovaradinske imovne općine, koje su se nalazile između Morovića i Rače. Osim toga, planirano je da ova pruga kod Rače pređe u Bosnu te kroz bogatu bosansku Posavinu preko Bijeljine i Janje kod Glavičice spoji gornju Drinu i glavne ceste iz južne Srbije koje su se tu križale. Glavnica koja je bila potrebna za izgradnju ove pruge iznosila je okruglo šest milijuna kruna. Budući da su uznapredovali svi pripremni radovi za izgradnju pruge Vukovar-Rača, očekivalo se da će odnosna zakonska osnova uskoro biti iznesena pred Sabor.[41]

Da bi se moglo izgraditi željeznicu Vukovar-Šid-Rača, Kr. županijska oblast u Vukovaru pozvala je 1. ožujka 1909. Petrovaradinsku imovnu općinu da za nabavu temeljnih dionica *votira*[42] 400.000 kruna. Zastupstvo Imovne općine zaključilo je na svojoj sjednici od 16. lipnja 1909. pod točkom 21. da se navedeni poziv Županijske oblasti odbije. Odjel za unutarnje poslove Kr. hrv.-slav.dalm. zemaljske vlade u Zagrebu nije svojom naredbom br. 37.112/1909 od 8. srpnja 1909. odobrio ovaj zaključak, budući da nije bio ničim obrazložen. S obzirom na to, kao i na činjenicu da će navedena željeznica prolaziti kroz više šuma Imovne općine te na taj način podići njihovu

[40] HR-HDA-79, Odsjek za građevne poslove, KTO, Gradnja Vicinalne željeznice Vukovar-Šid-Rača, sv. XV-10, kor. br. 1361/1912, ur. br. 36571/1912, kut. br. 196.

[41] *NN*, br. 257 (10. studenoga 1909).

[42] Na sjednicama županijskih skupština koristio se termin *votirati*, što znači odobriti, izglasati, zaključiti glasovanjem, dodijeliti (obično neku svotu novaca). Vidi Klaić, *Rječnik*, 1432.

vrijednost, a uz to unaprijediti i gospodarstvo toga kraja, Kr. zemaljska vlada odredila je da se taj predmet ima u prvoj budućoj skupštini zastupnika Imovne općine predložiti na ponovno mišljenje. Kr. zemaljska vlada podsjetila je Imovnu općinu da se, temeljem važeće zakonske regulative, viškovi od dohodaka šuma imaju upotrijebiti za probitačne svrhe cijeloj Imovnoj općini, među koje je svakako spadala i izgradnja takvih željeznica kojima se dizala vrijednost šuma, a kroz to i prihod cijele Imovne općine. Zastupstvo Imovne općine je povodom toga 4. studenoga 1909. pod točkom 39. zaključilo s 29 glasova protiv 21 glas da će za nabavu dionica predmetne željeznice *votirati* samo 200.000 kruna. Manjina od 21 glasa odbila je u cijelosti prijedlog glede nabave dionica za ovu željeznicu. Ovaj svoj postupak manjina je obrazložila time što su smatrali da niti ova željeznica, poput one Ruma-Klenak, za koju je također Imovna općina prikupila 100.000 kruna, neće biti unosna te da eventualno kupljene dionice neće donositi kamate. Od gore navedenih 29 zastupnika koji su bili za nabavu dionica, 13 zastupnika glasalo je za nabavu dionica u iznosu od 400.000 kruna, a ostala šesnaestorica glasali su za nabavu dionica u iznosu od 200.000 kruna. Oni su uviđali potrebu za željeznicom, ali su vodili računa i o mišljenju manjine glede štednje novca za provedbu kanalizacije istočnog Srijema i podizanja nasipa pored rijeke Save duž granica Imovne općine. Ovaj iznos od 200.000 kruna imao se unijeti u proračun Imovne općine za 1910. Taj zaključak odobrila je Kr. zemaljska vlada naredbom br. 65.298/1909 od 26. studenoga 1909. te je odredila da se zastupstvo Imovne općine ozbiljno pozove da glede nabave manjkajuće sume od 200.000 kruna donese svoj zaključak, jer bi inače izgradnja te željeznice došla u pitanje, a s obzirom na to da je Imovna općina bila u povoljnom financijskom položaju. Zastupstvo Imovne općine zaključilo je 14. veljače 1910. pod točkom 1. da se daljnjih 200.000 kruna *votira* za dionice predmetne željeznice, i to tako da se obje ove svote (200.000 + 200.000 = 400.000 kruna) isplate onda kada pruga bude predana prometu. Ovaj zaključak odobren je 24. ožujka 1910. naredbom[43] Kr. zemaljske vlade. Građevno poduzetništvo željeznice Vukovar-Šid-Rača (Gfrerer, Schoch i Grossmann iz Budimpešte) svojim podneskom br. 475 od 21. siječnja 1911. zamolilo je da se oba votirana doprinosa isplate odmah nakon dobivanja provizorne građevinske dozvole od strane zajedničkog Kr.

[43] Odjel za unutarnje poslove Kr. hrv.-slav.dalm. zemaljske vlade u Zagrebu potvrdio je 24. ožujka 1910. Gospodarstvenom uredu Petrovaradinske imovne općine u Mitrovici, putem zamjenika vladinog povjerenika, da odobrava onaj dio zaključka zastupstva Imovne općine od 14. veljače 1910., točke 1., kojim je zaključeno da se za daljnju svotu od 200.000 kruna nabave temeljne dionice željeznice Vukovar-Šid-Rača, i da se ova svota, nakon što željeznica bude predana prometu, isplati s vrijednosnim papirima iz nepotrošne glavnice Imovne općine, i to tako da dioničarsko društvo, odnosno koncesionari za izgradnju predmetne željeznice, preuzmu od Imovne općine vrijednosne papire u nominalnoj vrijednosti od 200.000 kruna, a Imovnoj općini istodobno predaju temeljne dionice za izgradnju željeznice u vrijednosti od 200.000 kruna s odnosnim kuponima. Vidi HR-HDA-757, ur. br. 10.653/1910, kut. br. 2.

ug. ministarstva trgovine, a ne nakon predaje željeznice u promet. Razlog je bio taj što bi se na taj način nabavom potrebnih sredstava moglo čim prije otpočeti s gradnjom. Zastupstvo Imovne općine na svojoj sjednici od 21. lipnja 1911. pod točkom 18. jednoglasno je odbilo ovu molbu te zaključilo da ostaje pri svojim ranijim zaključcima, kojim je zaključeno da isplate oba doprinosa onda kada željeznička pruga bude predana prometu. Ovaj zaključak uzela je Kr. zemaljska vlada na znanje naredbom br. 43073 od 26. kolovoza 1911. Građevno poduzetništvo svojim podneskom br. 3639 od 26. kolovoza 1911. ponovo je zamolilo kod Gospodarskog odbora Imovne općine da mu se svota od 400.000 kruna odmah isplati te da je pripravno Imovnoj općini za raniju isplatu nadoknaditi 4 % jednogodišnje kamate. Poduzetništvo je zamolilo da se radi rješenja ove molbe odmah sazove izvanredna sjednica, čije troškove bi isplatilo navedeno poduzetništvo. Gospodarski odbor Imovne općine na svojoj sjednici od 14. rujna 1911. zaključilo je da se navedenoj molbi udovolji. No, Kr. zemaljska vlada svojom naredbom br. 56172 od 27. rujna 1911. nije odobrila ovaj zaključak, s obzirom na već postojeće zaključke Zastupstva Imovne općine od 4. studenoga 1909. (točka 39) i 21. lipnja 1911. (točka 18), te je naredila da se spomenuta molba predloži zastupstvu Imovne općine na narednoj sjednici na razmatranje. Nakon toga je Zastupstvo Imovne općine odbilo ovu molbu na svojoj sjednici od 7. prosinca 1911. pod točkom 31. s 43 glasa i ponovno izjavilo da se u smislu prijašnjeg zaključka imaju oba doprinosa isplatiti tek kada željeznička pruga Vukovar-Šid-Rača bude predana prometu. Ovaj zaključak uzela je Kr. zemaljska vlada naredbom od 2. siječnja 1912. odobravajući na znanje. Građevno poduzetništvo za gradnju željeznice Vukovar-Šid-Rača obratilo se 8. veljače 1912. banu na posredovanje da joj Imovna općina za gradnju spomenute željeznice votirani doprinos od 400.000 kruna isplati odmah, a poduzetništvo je bilo spremno platiti Imovnoj općini 4 % kamata počevši od dana kada bi se isplatio doprinos do dana kada željeznica bude predana prometu. Ovu predstavku dostavila je Kr. zemaljska vlada 12. veljače 1912. Gospodarstvenom uredu s nalogom da je iznese na raspravu Zastupstvu Imovne općine na prvoj idućoj skupštini. Na skupštini zastupnika Petrovaradinske imovne općine održanoj 29. svibnja 1912. jednoglasno je zaključeno da se za gradnju željeznice spomenuti iznos od 400.000 kruna isplati odmah građevnom poduzetništvu Gfrerer, Schoch i Grossmann u Budimpešti, uz uvjet da poduzetništvo na tu svotu plati Imovnoj općini 4 % kamata počevši od dana kada se doprinos isplati pa do dana kada se željeznica preda prometu.[44]

U svome dopisu od 20. listopada 1910. Građevno poduzetništvo Gfrerer, Schoch i Grossmann podsjetilo je Poglavarstvo trgovišta Vukovar da posje-

[44] HR-HDA-79, Odsjek za građevne poslove, KTO, Gradnja Vicinalne željeznice Vukovar-Šid-Rača, sv. XV-10, kor. br. 1361/1912, ur. br. 9493/1912, i 36571/1912, kut. br. 196.

duju koncesiju za predradnje i izgradnju vicinalne željeznice iz Vukovara preko Negoslavaca, Čakovaca-Mikluševaca, Ilače, Tovarnika, Šida, Adaševaca, Morovića, Grka do Rače na Savi. Kao što je već rečeno, plan je bio da se ova željeznička linija produži preko Save u Bosnu te preko Bijeljine i Janje do Glavičice na gornjoj Drini, gdje su se sticale južnosrbijanske prometne ceste. Kasnije bi se ta željeznica produžila preko Zvornika s jedne strane u Donju Tuzlu, a s druge strane u Sarajevo, te bi tako bila jedina normalnotračna željeznica koja bi vodila iz Bosne, odnosno od Sarajeva preko Srijema u Austro-Ugarsku Monarhiju. Ovoj željezničkoj liniji predstojala je dakle velika važnost u budućem razvitku trgovačkoga prometa Monarhije sa susjednim zemljama na Balkanu. Glavna točka na ovako važnom željezničkom putu iz Bosne u Budimpeštu i u Beč bilo je trgovište Vukovar, koje je po svojem zgodnom geografskom položaju trebalo postati znamenito pretovarno prometno mjesto na Dunavu. Po trgovište Vukovar ova željeznica trebala je dakle biti od najveće koristi, stoga se Građevno poduzetništvo Gfrerer, Schoch i Grossmann nadalo da će ovom željeznicom Vukovar u svakom pogledu znatno napredovati i unaprijediti materijalno blagostanje svojega pučanstva. U svome dopisu poduzetništvo je izrazilo nadu da će trgovište Vukovar biti voljno poduprijeti izgradnju ovoga važnog željezničkoga projekta prema svojim mogućnostima moralno i materijalno, jer bez svestrane potpore ovako zamašan projekt jedva bi bilo moguće izvesti do kraja. Građevno poduzetništvo napomenulo je da su do tada, koliko su mogli, štedjeli materijalno sudjelovanje trgovišta Vukovar pri realiziranju ove željeznice, premda su zakoni (*Zakonski članak XXXI*. iz godine 1880. i *Zakonski članak IV*. iz godine 1888.) izrično propisivali da su za gradnju mjesnih vicinalnih željeznica u prvom redu zainteresirani municipiji, općine i veleposjednici morali pridonijeti 35 % od građevne glavnice u ime temeljne glavnice. Građevno poduzetništvo nastojalo je do tada samo namaknuti potrebnu građevnu glavnicu. Prema najnovijem projektu, poduzetništvo je nastojalo očuvati tadašnji položaj vukovarskog kolodvora, te da ga ne moraju micati natrag prema Borovu, kako je to u prvobitnom projektu bilo predviđeno. To je, na žalost, nalagalo velike materijalne žrtve, jer je smjer željezničke linije iz vukovarskog kolodvora prema gore na visoravan Starog Vukovara nalagao izgradnju mnogih umjetnih građevina. Osim toga, da bi se udovoljilo budućem povećanom prometu, poduzetništvo je namjeravalo i u Starom Vukovaru između putova, s jedne strane u Petrovce, a s druge strane u Negoslavce, postaviti veliki kolodvor, od kojeg je trgovište Vukovar trebalo imati veliku korist. Te izvanredne, samo u interesu trgovišta Vukovar, namjeravane investicije bile su velike materijalne žrtve, koje je poduzetništvo doprinijelo za unapređenje interesa trgovišta Vukovar. Građevinsko poduzetništvo se nadalo da će im trgovište Vukovar te žrtve barem donekle nadoknaditi, te su zamolili: 1. da trgovišna općina Vukovar zemljište koje je željeznica trebala upotrijebiti i koje je bilo u vlasništvu općine Vukovar besplatno ustupi za

gradnju željeznice; 2. da poglavarstvo trgovišta Vukovar svojim moćnim uplivom poradi kod uprave vlastelinstva grofa Eltza da i vlastelinstvo ustupi zemljište besplatno, ukoliko bi željeznica upotrijebila vlastelinsko zemljište; 3. da trgovišna općina Vukovar sama preuzme provedbu izvlaštenja svega onoga privatnoga zemljišta koje je željeznica trebala upotrijebiti u području općine Vukovar o svom vlastitom trošku, a uz prosječnu naknadu od 600 kruna po katastarskom jutru korištenog zemljišta. Građevinsko poduzetništvo smatralo je da žrtva koju su tražili od trgovišne općine za ovako po nju koristan željeznički projekt nije velika niti teška, a omogućila bi da se cijeli projekt izvede do kraja.[45]

Kr. ug. ministarstvo trgovine produljilo je naredbom br. 85.005 od 18. prosinca 1911. građevnoj poduzetničkoj tvrtci Gfrerer, Schoch i Grossmann iz Budimpešte na godinu dana valjanost pretkoncesije, izdane ministarskom naredbom br. 53.617 od 24. studenoga 1910., za normalnotračnu parovoznu željezničku prugu koja je trebala voditi izlazom iz postaje Grk[46] pod gradnjom se nalazeće vicinalne željeznice Vukovar-Šid-Rača te završiti kod bosanske granice.[47]

Zakonski članak XIV. o dozvoljenju dunavsko-posavske (Vukovar-Rača) vicinalne željeznice donesen je 7. ožujka 1912. Navedenim zakonom Kr. ug. ministarstvo trgovine ovlašteno je da može dozvoliti parovoznu vicinalnu željeznicu koja je trebala voditi ogrankom iz postaje Vukovar Kr. ug. državnih željeznica do postaje koja se trebala urediti na pruzi Vinkovci-Inđija Kr. ug. državnih željeznica kod Ilače te odatle zajedničkom uporabom jednog dijela pruge državnih željeznica do postaje Šid i od ove postaje do Rače. Provedba navedenog zakona povjerena je kr. ug. ministru trgovine i ministru financija.[48]

[45] HR-HDA-757, dosje: Vukovar-Rača, kut. br. 3.

[46] Dana 22. travnja 1914. u Budimpešti je izrađen pregled stanja željezničkih projekata u Hrvatskoj i Slavoniji. Prema navedenom pregledu, jedan od projekata vicinalnih željeznica bila je i pruga Grk-zemaljska granica kod Save. Svrha te željeznice (10 km) bila bi da spoji vicinalnu željeznicu Vukovar-Šid-Rača s onom posavsko-bosanskom mrežom koja se trebala graditi na bosanskoj strani, naime od Donje Tuzle do Bijeljine i iz Bijeljine prema Rači. Vidi HR-HDA-757, Željeznički projekti u Hrvatskoj i Slavoniji polag stanja u mjesecu travnju god. 1914., kut. br. 4. Prema mađarskim podacima o projektiranim, ali nerealiziranim prugama iz 1918. godine, političko-tehnički ophod pruge Grk-granica s Bosnom (duljina 10 km) održan je 26. svibnja 1914. Koncesionar je bio Gfrerer i dr. Budimpešta. Vidi HR-HDA-757, VIII. Függelék a Magyar Szent Korona Országainak Vasutai 1845-1904. Cimü Munkához, Budapest, 1918., kut. br. 3. Projekt pruge Grk-zemaljska granica kod Save nije realiziran u periodu Austro-Ugarske Monarhije. Vidi HR-HDA-757, Predavanje Josipa Tominca održano 26. i 27. travnja 1918., kut. br. 3.

[47] HR-HDA-79, Odsjek za građevne poslove, KTO, Gradnja Vicinalne željeznice Vukovar-Šid-Rača, sv. XV-10, kor. br. 1361/1912, kut. br. 196.

[48] *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1913.* (Zagreb, 1913), br. 23: 176-177.

Dozvolnu izpravu za Dunavsko-posavsku parovoznu vicinalnu željeznicu, koja je trebala voditi od Vukovara do Rače, izdalo je, temeljem gore navedenog *Zakonskog članka XIV.*, Kr. ug. ministarstvo trgovine 21. ožujka 1912. Temeljem navedene koncesijske isprave, dobila je budimpeštanska tvrtka Gfrerer, Schoch i Grossmann dozvolu i preuzelo je obvezu da pod određenim uvjetima izgradi i drži neprekidno u prometu parovoznu vicinalnu željeznicu koja je trebala izlaziti iz postaje Vukovar (Kr. ug. državnih željeznica) u smjeru prema Čakovcima do postaje koja se imala oživotvoriti kod Ilače (na pruzi Vinkovci-Inđija Kr. ug. državnih željeznica), te odande zajedničkom uporabom pruge državnih željeznica do postaje Šid, a ogrankom iz ove postaje do Rače u smjeru prema općini Morović. Zapisnik o koncesijskoj raspravi sastavljen je 5. veljače 1909. Koncesionar je bio dužan dovršiti gradnju pruge te je predati javnome prometu za dvije i pol godine, računajući od dana izdavanja koncesije. Za izgradnju i shodno prometno uređenje dozvoljene željeznice ustanovljena je potrebita faktična glavnica sa 7.058.000 kruna, od koje glavnice je koncesionarska tvrtka bila dužna za nabavu prometnih sredstava upotrijebiti 310.000 kruna. Od faktične glavnice trebalo je izlučiti 40.000 kruna i kao pričuvom posebno rukovati. Od faktične građevne i prometno-uređajne glavnice imala se odbiti daljnja svota od 20.000 kruna za pokriće troškova na sprave za čišćenje snijega, uređaje za čišćenje vode i za nabavu vode dobre kakvoće. Koncesionar je bio dužan prije izdavanja koncesije kod Kr. ug. središnje državne blagajne položiti jamčevinu od 300.000 kruna. Rukovanje koncesioniranom željeznicom koncesionar je prenio na Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica. Koncesionarska tvrtka bila je dužna u roku od tri mjeseca, računajući od datuma koncesijske isprave, osnovati dioničarsko društvo sa sjedištem u Budimpešti. Službeni poslovni jezik bio je isključivo mađarski. Kr. ug. ministar trgovine imao je pravo da po svojem izaslaniku pregledava i kontrolira poslovodstvo i upravu navedene željeznice. Po kr. ug. ministru trgovine izaslani povjerenik imao je pravo prisustvovati glavnim skupštinama, sjednicama ravnateljstava, a i svim posebnim povjerenstvima što ih je ravnateljstvo osnivalo. Također, mogao je do daljnje odluke ministra obustaviti odredbe koje su bile protuzakonite i štetne po javne ili državne interese. Trajanje koncesije određeno je na 90 godina, nakon čega je željeznica trebala prijeći u državno vlasništvo.[49]

Prema *Uvjetima u pogledu gradnje i prometnog uređenja Dunavsko-posavske parovozne vicinalne željeznice* od 21. ožujka 1912., normalnotračna parovozna vicinalna željeznica koja je trebala voditi iz postaje Vukovar Kr. ug. državnih željeznica tangiranjem područja općina Negoslavci, Čakovci i Ilača do postaje Ilača, koja se trebala uvrstiti u prugu Vinkovci-Inđija državnih željeznica, te odavde na istoj pruzi državnih željeznica zajedničkom uporabom

[49] *Sbornik zakona, godina 1912.*, 46: 325-338.

jednog dijela pruge voditi do postaje Šid, a od Šida dalje tangiranjem područja općina Adaševci, Morović i Grk do Rače, trebala je biti izgrađena s razmakom tračnica od 1,435 metara. Pruga je trebala biti napravljena tako da vlakovi na pruzi mogu voziti najvećom brzinom od 40 km/h. Donja gradnja trebala je biti napravljena za jedan kolosijek. Najveći uspon odnosno pad ustanovljen je s 8 ‰. Samo na dijelu pruge između priključne postaje Vukovar i postaje Stari Vukovar ustanovljen je iznimno pad odnosno uspon s 10 ‰. Zavoji nisu smjeli na otvorenoj pruzi imati manji polumjer od 300 m. Kod priključka na postaju Vukovar dozvoljen je zavoj minimalnog polumjera od 250 m. Normalna širina tjemena željeznice u razini doljnje gradnje, odnosno u visini doljnje površine šljunčanog sloja trebala je biti barem 4 m. Tračnice su trebale biti čelične i nisu smjele po tekućem metru biti lakše od 23,6 kg. Opterećenje tračnica pod pritiskom kotača od 6.000 kg nije smjelo premašivati po četvornom centimetru 1.000 kg. Na otvorenoj pruzi trebalo je sagraditi stražarnice s pripadajućim zgradama, zdencima i krušnim pećima. Na željezničkoj pruzi koncesionar je trebao izvesti sljedeće postaje, odnosno ugibališta i stanice: 1. Stari Vukovar (duga 635 metara), 2. postaja Negoslavci (duga 250 metar), 3. stanica Bezak (duga 50 metara), 4. tovarišna stanica Grabovo (duga 200 metara), 5. postaja za vodu Čakovci (duga 655 metara), 6. tovarišna stanica Bogšić (duga 200 metara), 7. postaja Ilača (duga 605 metara), 8. postaja Adaševci (duga 250 metara), 9. postaja Morović (duga 605 metara), 10. postaja za vodu Grk (duga 655 metara), 11. konačna postaja i postaja za strojeve Rača (duga 630 metara). Osim toga imale su se, uslijed gradnje, odnosno priključka vicinalne željeznice proširiti i preinačiti postaje Kr. ug. državnih željeznica Borovo, Vukovar, Tovarnik i Šid.[50]

Na temelju prava proizašlog iz ranije navedene koncesije br. 19.977/III-1912. dobivene od kr. ug. ministra trgovine, građevna tvrtka Gfrerer, Schoch i Grossmann iz Budimpešte (VI. Nagy-János utca 22/24) kao koncesionar vicinalne željeznice Vukovar-Šid-Rača sazvala je za dan 25. travnja 1912. u Budimpešti, na lokaciji Merleg utca br. 3 konstituirajuću skupštinu Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice. Na skupštinu su pozvani svi oni koji su supskribirali[51] temeljne ili prvenstvene dionice. Na skupštini je,

[50] *Sbornik zakona, godina 1912.*, 46: 339-356. Nakon što je pruga izgrađena, službena mađarska željeznička statistika potvrđuje podatke iz koncesijske isprave za Dioničarsko društvo dunavsko-savske vicinalne željeznice, i to: pruga Vukovar-Šid-Rača otvorena za promet 1912. godine, duljina pruge 52 km, maksimalan uspon na pruzi 10 ‰, najmanji polumjer 300 m, normalna širina tjemena željeznice u razini doljnje gradnje, tj. u visini doljnje površine šljunčanog sloja (širina gornje gradnje) 4 m, težina tračnica (šina) 23,6 kg po tekućem metru, pritisak osovina 6.000 kg, broj postaja 11. Vidi HR-HDA-757, II. Kivonat a magyar szent korona országaiban megépült, valamint építés alatt álló helyi érdekü vasutak engedélyokirataiból, str. 6-7, kut. br. 3.

[51] Supskrìpcija (lat. *subscriptio* od *subscribere* – potpisati); potpisivanje imena za preuzimanje dionica, obveznica i sl. Vidi Klaić, *Rječnik*, 1281.

između ostaloga, stavljeno do znanja da je građevna tvrtka Gfrerer, Schoch i Grossmann sve svoje tražbine proizašle iz građevnog ugovora prenijela na Peštansku mađarsku komercijalnu banku. Prije skupštine, točnije 3. travnja 1912., navedeno građevno poduzetništvo zamolilo je Slavka pl. Cuvaja, bana Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije da imenuje svoga člana u ravnateljstvo vicinalne željeznice. Dana 20. travnja 1912. ban je kao člana u ravnateljstvo vicinalne željeznice Vukovar-Šid-Rača (Dunavsko-savske željeznice) odredio banskog savjetnika Marka Aurela pl. Fodroczyja. On je temeljem toga trebao prisustvovati konstituirajućoj skupštini Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice Vukovar-Šid-Rača.[52]

Kao što je već rečeno, jedna od namjena Dunavsko-savske vicinalne željeznice bila je eksploatacija bogatih naslaga šljunka. Tako je na zamolbu Građevnog poduzeća Gfrerer, Schoch i Grossmann, te naredbom kr. ug. ministra trgovine[53] br. 21671 od 2. travnja 1912., određen politički ophod glede šljunčanog kolosijeka, što se imao izgraditi na obali rijeke Save, kao ogranak konačne i lokomotivne postaje Rača, pod gradnjom stojeće Vicinalne željeznice Vukovar-Šid-Rača. Zapisnik o ophodu načinjen je 23. travnja 1912. u Bosutu. Nazočni na ophodu bili su predstavnici Kr. ug. ministarstva trgovine, odnosno Kr. ug. vrhovnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo, Hrvatskog odsjeka Kr. ug. ministarstva trgovine, Kr. ug. ministarstva poljodjelstva, Kr. hrv.-slav. dalm. zemaljske vlade, Kr. srijemske županijske oblasti, Kr. kotarske oblasti u Mitrovici, Uprave općine Bosut, Kr. ug. državnih željeznica, Građevnog poduzeća Gfrerer, Schoch i Grossmann kao projektanta Vicinalne željeznice dunavsko-savske (Vukovar-Rača). Na kraju ophoda voditelj povjerenstva na licu mjesta izdao je u ime ministra trgovine usmenu dozvolu za izvedbu pregledanog kolosijeka. Zapisnik o ophodu je zaključen i potpisan. Dana 13. svibnja 1912. kr. ug. ministar trgovine pod brojem 33.109/3 potvrdio je dozvolu koja je na licu mjesta podijeljena za izgradnju šljunčanog kolosijeka.[54]

Naredbom kr. ug. ministra trgovine br. 73.391/III od 4. listopada 1912. određen je tehničko-redarstveni ophod pruge Vukovar-Šid-Rača Dunavsko-savske vicinalne željeznice. Zapisnik o ophodu načinjen je 21. listopada 1912. u Vukovaru. Nazočni na ophodu bili su predstavnici: Kr. ug. ministarstva trgovine, odnosno Vrhovnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo, Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljske vlade, Kr. županijske oblasti srijemske, Kr. kotarske oblasti u Vukovaru, Kr. kotarske oblasti u Šidu, Kr. kotarske oblasti u Mi-

[52] HR-HDA-79, Odsjek za građevne poslove, KTO, Gradnja Vicinalne željeznice Vukovar-Šid-Rača, sv. XV-10, kor. br. 1361/1912, ur. br. 26027/1912, kut. br. 196.

[53] Kr. ug. ministar trgovine bio je László Beöthy, i to od 18. listopada 1911. do 13. srpnja 1913. Vidi *Révai Nagy Lexikona*, XIII: 262-263.

[54] HR-HDA-79, Odsjek za građevne poslove, KTO, Gradnja Vicinalne željeznice Vukovar-Šid-Rača, sv. XV-10, kor. br. 1361/1912, ur. br. 37695/1912, kut. br. 196.

trovici, Kr. ug. građevnog ureda u Osijeku, Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica, Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice (Imro Hideghéthy, predsjednik; Bela Hoffer, član ravnateljstva; i Adolf Kovács, nadnadzornik) i Poduzetništva vicinalne željeznice Gfrerer, Schoch i Grossmann (Nikola Gfrerer; Julio Meleghy, poduzetnik; i Ivan Bajan, nadmjernik). Voditelj povjerenstva bio je nadzornik za željeznice i brodarstvo Ődön Dalmady, predstavnik Kr. ug. ministarstva trgovine. Povjerenstvo je ustanovilo da je donja gradnja potpuno dovršena te je bila u dobrom stanju. Pokus opterećenja mostova preko rijeke Vuke i Bosuta između profila 12/13 pruge Vukovar-Ilača, odnosno između profila 142-144 pruge Šid-Rača uspješno je obavljen još ranije. Gornja gradnja, izuzevši manje nedostatke, odgovarala je sigurnosnim propisima te se nalazila u odgovarajućem stanju za promet. Visoke gradnje odgovarale su zdravstvenim propisima. Vodopostajni zdenci raspolagali su s dostatnom količinom vode. Prometna sredstva bila su u propisnom stanju i spremna za uporabu. Brzina vlakova nije smjela prekoračivati brzinu od 40 km/h. Prisutni oblasni izaslanici izjavili su da nemaju primjedbe u vezi s predajom prometu ove željeznice. Na kraju ophoda, voditelj povjerenstva na temelju dobivene ovlasti podijelio je u svoje ime i u ime kr. ug. ministra trgovine na licu mjesta usmenu dozvolu da se pregledana vicinalna pruga 22. listopada 1912. preda u promet s vlakom br. 7913/7914. Dana 27. studenoga 1912. kr. ug. ministar trgovine pod brojem 80.184/III odobrio je potpisani zapisnik o tehničko-redarstvenom ophodu, te je potvrdio na licu mjesta izdanu dozvolu da se vicinalna željeznička pruga može predati javnome prometu.[55]

Dnevni tisak potvrdio je da je u ponedjeljak 21. listopada 1912. obavljen tehničko-redarstveni ophod i predaja nove srijemske željezničke pruge Vukovar-Šid-Rača javnom prometu. Mješovito povjerenstvo sastalo se u 9 sati prije podne na vukovarskom kolodvoru te su s mnogim pozvanim gostima krenuli vlakom do Rače. Nakon pregleda pruge i svih stanica duž pruge, stigli su u Raču u 12.30. Na svim stanicama dočekalo je povjerenstvo silno mnoštvo srdačnim klicanjem. Osobito je bio svečan doček u Negoslavcima, Čakovcima, Ilači i konačno u samoj Rači. Nakon svečane predaje pruge javnom prometu, Povjerenstvo se vratilo na početnu stanicu Vukovar, te je cijela vožnja natrag trajala 1 ½ sata. Svečanost je završila banketom u "Grand Hotelu". Okupljene je silno obradovala i vijest da se uskoro treba početi s gradnjom spojne pruge Ilok-Mitrovica-Zemun, koja se trebala mostom preko Dunava (kod Ilo-

[55] HR-HDA-79, Odsjek za građevne poslove, KTO, Gradnja Vicinalne željeznice Vukovar-Šid-Rača, sv. XV-10, kor. br. 1361/1912, ur. br. 78893/1912, kut. br. 196. Dnevni tisak objavio je 17. listopada 1912. da će se tehničko-redarstveni ophod pruge Vukovar-Rača održati 20. listopada 1912., a pruga 21. listopada 1912. biti predana javnom prometu. Vidi *NN*, br. 241 (18. listopada 1912).

ka) spojiti s Bačkom. Tako bi se ostvarila davnašnja želja za vezom Srijema i bogate Bačke na obostranu korist.[56]

Tako se novootvorena vicinalna željeznica u Ilači i Šidu spajala na glavnu prugu u vlasništvu Kr. ug. državnih željeznica koja je na istok vodila u smjeru Mitrovica-Ruma-Inđija-Zemun, te dalje prema Srbiji, odnosno smjerom Inđija-Petrovaradin i dalje prema Mađarskoj. Istovremeno je prema zapadu vodila u smjeru Vinkovci – Vrpolje – Brod (spoj s Bosnom) – Nova Kapela Batrina – Gradiška – Novska – Sunja – Sisak.[57] Odatle je smjer prema austrijskom dijelu Monarhije tekao prugom Sisak-Savski Marof (Zidani Most) u vlasništvu Društva južnih željeznica. Kraći put do Mađarske bio je smjerom Vukovar-Borovo-Dalj (prema Gombošu) ili Vukovar-Borovo-Dalj-Osijek (prema Pečuhu).[58] Naravno, moglo se do Osijeka odnosno Mađarske i prugom Ilača-Vinkovci u vlasništvu Kr. ug. državnih željeznica, te onda prugom Vinkov-

[56] *NN*, br. 247 (24. listopada 1912); *Jutarnji list* (Zagreb), br. 199 (25. listopada 1912).

[57] Državna pruga Zemun-Sisak građena je po etapama. Pruga Dalj-Vinkovci-Brod otvorena je za promet 23. studenoga 1878. (u početku samo za vojničke svrhe), pruga Sisak-Sunja-Dobrljin 10. travnja 1882., pruga Inđija-Mitrovica i Novi Sad-Zemun 10. prosinca 1883., pruga Zemun-Savski most-Beograd 15. rujna 1884., pruga Sunja-Nova Gradiška 10. siječnja 1888., pruga Nova Gradiška-Brod 18. rujna 1889., pruga Mitrovica-Vinkovci 7. listopada 1891. Vidi HR-HDA-79, sv. 10-4, kor.br. 7322/1878., ur.br. 24265/1878., kut. br. 391; sv. 10-4, kor.br. 47047/1883., ur.br. 50808/1883., kut. br. 680; sv. 10-4, kor.br. 731/1888., ur.br. 40976/1889., kut. br. 898; *NN*, br. 81 (8. travnja 1882.); *NN*, br. 82 (11. travnja 1882.); *NN*, br. 1 (2. siječnja 1888.); *NN*, br. 8 (11. siječnja 1888.); *NN*, br. 229 (7. listopada 1891.); Stehlik, "Postanak i razvitak", 81-87.

[58] U prosincu 1870. puštene su u promet prve dvije željezničke pruge u Slavoniji. Naime, toga dana Osijek je iz dva pravca spojen s kr. ugarskom željezničkom mrežom (Osijek-Dalj-Sombor i Osijek-Beli Manastir-Villany). Tako je Osijek došao u svezu s Budimpeštom, Banatom, a preko Žakanja i s Rijekom. Vidi *XVIII. izvješće Upravnoga odbora županije Virovitičke i kr. podžupana iste Županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora, kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrieme od 1. siečnja do 31. prosinca 1903.* (Osijek, 1904.), 208-209, 248-249. Izvješće Virovitičke županije za 1903. spominje da je prva željeznička pruga u Virovitičkoj županiji, naime Villany-Osijek, sagrađena 1869., a ne 1870. godine. No, prema drugim izvorima, iz Osijeka su 18. prosinca 1870. dojavili dnevnom tisku da će se obadvije željezničke pruge, i to: osječko-somborska i osječko-vilanjska otvoriti i predati prometu u utorak 20. prosinca 1870. Vidi *NN*, br. 290 (21. prosinca 1870.). No, nekoliko dana nakon toga, točnije 22. prosinca 1870. iz Osijeka su dnevnom tisku javili da su pruga alföldsko-riječke željeznice od Sombora do Osijeka i pobočna pruga od Vilanya do Osijeka otvorene dan ranije na svečani način. Vidi *NN*, br. 294 (27. prosinca 1870.). Neki autori potvrđuju 20. prosinca 1870. kao dan otvorenja pruga Sombor-Dalj-Osijek i Osijek-Beli Manastir-drž. granica. Prije toga je, točnije 11. rujna 1869., izgrađena prva bačka pruga Horgoš-Subotica-Sombor. Vidi Stehlik, "Postanak i razvitak", 81. Novi kolodvor u Vukovaru sa spojnom prugom Dalj-Brod predan je prometu 14. siječnja 1891. Vidi *NN*, br. 15 (20. siječnja 1891.). Stručna literatura potvrđuje 14. siječnja 1891. kao datum otvaranja za promet pruge Borovo-Vukovar. Vidi Stehlik, "Postanak i razvitak", 82.

ci-Osijek u vlasništvu Dioničarskog društva sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica.[59]

Na dan 31. prosinca 1913. sjedište dioničarskog društva bilo je u Budimpešti, VI., Andrássy-ut. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: Márk Aurél Fodróczy, Bogdán Novaković, Jenő Szabó, Mór Mezei, Lajos Jellinek, Béla Hoffer, Miklós Domokos, Imre Hideghéty, István Radovanovich, János Metlas, A. Miklós Plavsic, Miklós Gfrerer, Gyula Stanisavlyevits, dr. Gábor Ugron, dr. Zoltán Okolicsányi, Léo Biró, dr. Vilmos Lers i dr. László Bene. Članovi Nadzornog odbora bili su: Bernát Berczeller, Zsigmond Deutsch, dr. László Dobó, Dezső Erdei, Rezső Ivánka i Adolf Kovács. Dionički kapital iznosio je 8.352.000 kruna podijeljen na 12.352 komada temeljnih dionica po 200 kruna (2.470.400 kruna) i 29.408 komada prvenstvenih (prioritetnih) dionica po 200 kruna (5.881.600 kruna). Neto (čisti) dobitak u 1913. godini iznosio je 64.551 kruna.[60]

Prema bilanci od 31. prosinca 1914. dionički kapital društva i dalje je iznosio 8.352.000 kruna, a čisti dobitak bio je 74.200 kruna.[61]

[59] Dioničarsko društvo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica (Dráva-Száva vidéki egyesült helyi érdekü vasutak részvénytársaság / Aktiengesellschaft der vereinigten Lokaleisenbahnen der Drau-Save Gebietes) osnovano je 15. listopada 1906. spajanjem Dioničarskog društva mjesne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala (Vinkovce-Županja-Save-Ufer L.-E.-Bahn) i Društva mjesne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje (Eszék-Djakovár-Vrpoljeer L.-E.-Bahn). Vidi *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslavien-Ungarn, 1923.*, LVI., Band III. (Wien, 1923), 557. Vicinalna pruga Osijek-Vinkovci (33 km) svečano je otvorena za promet 16. studenoga 1910., a 17. studenoga predana je javnom prometu. Vidi Otvorenje željezničke pruge Osiek-Vinkovci, *NN*, br. 263 (16. studenoga 1910.). Neki autori navode da je pruga Vinkovci-Gaboš-Osijek otvorena za promet 23. studenoga 1910. Vidi Stehlik, "Postanak i razvitak", 85. Prema službenoj mađarskoj željezničkoj statistici pruga Osijek-Vinkovci (33 km) otvorena je za promet 24. studenoga 1910. Vidi HR-HDA-757, Vasuthálózat évenkinti fejlődése 1905.-1913., I., 1. térképpel, str. 10-11, kut. br. 3. Datum 24. studenoga 1910. kao datum otvorenja pruge Osijek-Vinkovci spominje se i u Izvještaju o poslovanju društva za godinu 1910., HR-HDA-757, A Dráva-szávavidéki egyesült helyi érdekü vasutak részvénytársaság, V. évi üzleti jelentése 1910. (V. Geschäftsbericht der aktiengesellschaft der vereinigten localeisenbahnen des Drau-Save gebietes), Budapest, 1911., kut. br. 3.

[60] *Ungarischer Compass, 1914.-1915., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Teil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats-u.Städte-Finanzen*, XLII. Jahrgang, Band II. (Budapest, 1915), 1053. U svim onodobnim službenim shematizmima, sva imena i prezimena, bez obzira na etničko podrijetlo, mađarizirana su, te su napisana u skladu s mađarskom jezično-pravopisnom normom.

[61] *Ungarischer Compass, 1915.-1916., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Teil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats-u.Städte-Finanzen*, XLIII. Jahrgang, Band II. (Budapest, 1916), 1019.

Usporedimo li podatke za 1914. godinu s rezultatima nekih drugih vicinalnih željeznica na prostoru Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije iz iste godine, dobijemo sljedeće:[62]

Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Barcs-Pakrac sa sjedištem u Budimpešti (Barcs-Pakráczi vasut részvénytársaság / Barcs-Pakráczer Eisenbahn-Actiengesellschaft, osnovano 1884) imalo je dionički kapital od 22.000.000 kruna, a gubitak od 25.829 kruna.

Dioničarsko društvo željeznice Čakovec-Zagreb sa sjedištem u Budimpešti (Csáktornya-Zágrábi vasut-részvénytársaság / Csakathurn-Agramer Bahn-Actiengesellschaft, osnovano 1885., dužina pruga 128 km: Čakovec-Zagreb 98 km i Zabok-Krapina 30 km) imalo je dionički kapital od 12.400.000 kruna, a dobitak od 31.493 kruna.

Dioničarsko društvo sjedinjenih drava-posavskih vicinalnih željeznica sa sjedištem u Budimpešti (ili Dravsko-savska vicinalna željeznica / D.S.v.ž.; Dráva-Szávavidéki egyesült helyi érdekü vasutak részvénytársaság / Aktiengesellschaft der vereinigten Lokaleisenbahnen der Drau-Save Gebietes, osnovano 15. listopada 1906.) imalo je dionički kapital od 10.883.000 kruna, a čisti dobitak od 371.182 kruna.

Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške lokalne (mjesne) željeznice sa sjedištem u Budimpešti / v.ž.J.Z.K. (Első délnyugoti határőrvidéki helyi érdekü vasut részvénytársaság / Erste südwestliche Grenz-Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft, osnovano 26. svibnja 1902.,[63] dužina pruga 131 km) imalo je dionički kapital od 21.230.600 kruna, a čisti dobitak od 337.457 kruna.

Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs sa sjedištem u Budimpešti (sz./v.ž. KBV/Kőrös-Belovár-Verőcze-Barcsi helyi érdekü vasut részvénytársaság / Kreutz-Belovar-Verőcze-Barcser Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft, osnovano 26. travnja 1893.,[64] dužina pruga 110,05 km) imalo je dionički kapital od 25.416.800 kruna, a čisti dobitak od 543.687 kruna.

Dioničarsko društvo lonjsko-poljske željeznice sa sjedištem u Budimpešti (Lonjavölgyi vasut részvénytársaság / Lonjathalbahn Actiengesellschaft,

---

62 *Ungarischer Compass, 1915.-1916., II. Teil,* XLIII. Jahrgang, Band II.: 1007-1008, 1014-1015, 1018, 1020-1021, 1034-1036, 1047-1048, 1052, 1060-1061, 1069, 1071.

63 Utemeljenje dioničarskog družtva Prve jugo-zapadne krajiške lokalne željeznice, *NN*, br. 122 (30. svibnja 1902.)

64 Lajnert, "Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs", 21.

osnovano 15. lipnja 1896.)[65] imalo je dionički kapital od 9.940.000 kruna, a čisti dobitak od 297.306 kruna.

Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pécs-Dolnji Miholjac sa sjedištem u Budimpešti (Pécs-Dolnjmiholjaci helyi érdekü vasut részvénytársaság / Pécs-Dolnjmiholjacer Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft, osnovano 1913., dužina pruga 47,077 km) imalo je dionički kapital od 7.911.600 kruna, a čisti dobitak od 157.697 kruna.

Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin-Beočin sa sjedištem u Budimpešti (Pétervárad-Beocsini helyi érdekü vasút részvénytársaság / Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft Pétervárad-Beocsin, osnovano 27. srpnja 1907.)[66] imalo je dionički kapital od 3.037.800 kruna, a čisti dobitak od 36.481 kruna.

Dioničarsko društvo lokalne željeznice Ruma-Klenak sa sjedištem u Budimpešti (Ruma-Klenaki helyi érdekü vasut részvénytársaság / Ruma-Klenaker Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft, osnovano 31. siječnja 1901.,[67] dužina pruga 30,87 km) imalo je dionički kapital od 2.620.400 kruna, a čisti dobitak od 31.032 kruna.

Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Szt. Lörincz-Slatina-Našice sa sjedištem u Budimpešti (Szent-Lőrincz-Slatina-Nasici helyi érdekü vasut részvénytársaság / Szent-Lőrincz-Slatina-Nasicer Local-Eisenbahn-Actiengesellschaft, osnovano 1894., dužina pruga 95,7 km) imalo je dionički kapital od 10.199.200 kruna, a čisti dobitak od 441.193 kruna.

Dioničarsko društvo slavonsko-podravske željeznice sa sjedištem u Budimpešti (SPŽ/SDV – Slavoniai-Drávavidéki helyi érdekü vasut részvénytársaság / Slavonische Drauthalbahn Actien-Gesellschaft, osnovano 27. studenoga 1899)[68] imalo je dionički kapital od 11.972.600 kruna, a čisti dobitak od 377.446 kruna.

Dioničarsko društvo slavonske vicinalne željeznice sa sjedištem u Budimpešti (Szlavoniai helyi érdekü vasut részvénytársaság / Slavonische Local-Eisenbahn Actiengesellschaft, osnovano 1892, dužina pruga 121 km) imalo je dionički kapital od 16.058.600 kruna, a čisti dobitak od 537.586 kruna.

---

[65] *Mihók´scher Ungarischer Compass, 1900./1901., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Teil: Genossenschaft, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte*, XXVIII-ter Jahrgang (Budapest, 1901), 419-420; *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1901.*, XXXIV. (Wien, 1901), 1223.

[66] HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 48358/1907, kut. br. 3339.

[67] *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907.*, XL., Band II. (Wien, 1906), 1143-1144.

[68] *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1901.*, XXXIV: 1255.

Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Varaždin-Golubovec sa sjedištem u Budimpešti (Varasd-Goluboveczi helyi érdekű vasut részvénytársaság / Warasdin-Goluboveczer Localbahn-Actiengesellschaft, osnovano 1888, dužina pruga 36,650 km) imalo je dionički kapital od 3.580.000 kruna, a čisti dobitak od 31.779 kruna.

Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci-Brčko sa sjedištem u Budimpešti (Vinkovce-Brčkai helyi érdekű vasut részvénytársaság / Vinkovcer-Brčkaer Localeisenbahn-Actiengesellschaft, osnovano 1886) imalo je dionički kapital od 4.958.800 kruna, a čisti dobitak od 278.110 kruna.

Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Zagreb-Samobor sa sjedištem u Budimpešti (ZSV – Zágráb-Samobori helyi érdekü vasut részvénytársaság / Agram-Samoborer Local Eisenbahn Actiengesellschaft, osnovano 18. prosinca 1899.,[69] dužina pruge 19,9 km) imalo je dionički kapital od 1.372.600 kruna, a gubitak od 75.733 kruna.

Od dioničarskih društava vicinalnih željeznica značajnih za hrvatske povijesne prostore spomenimo još dva društva, i to: Dioničarsko društvo prekodunavske (zapadnougarske) vicinalne željeznice (Dunántuli helyi érdekü vasut részvénytársaság / Lokaleisenbahn A.-G. jenseits der Donau / Transdonauische Vicinalbahn / Westungarische (Transdanubishe) Localeisenbahn Actiengesellschaft) i Dioničarsko društvo podravske vicinalne željeznice (Drávavölgyi (Kiskőszeg-Siklós-Barcsi) helyi érdekü vasut részvénytársaság / Drauthal (Kiskőszeg-Siklós-Barcser) Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft).[70] Prekodunavska vicinalna željeznica imala je dionički kapital od 56.484.200

[69] *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1901.*, XXXIV: 1209.

[70] Ovdje treba napomenuti da se na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije do 1918. godine s provedenim fuzijama uistinu nalazilo 18 vicinalnih željeznica, jer su Prekodunavska (Zapadnougarska) vicinalna željeznica i Podravske vicinalne željeznice potpadale u cjelini pod ugarsko područje, te su na taj način bile u nadležnosti same Mađarske. Od gradova kroz koje su prolazile pruge Prekodunavske vicinalne željeznice, za ovaj rad značajan je jedino Čakovec, koji se tek uspostavom Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca vratio u okrilje matice zemlje. Naime, temeljem Trianonskog mirovnog ugovora od 4. lipnja 1920., Mađarska je Kraljevini SHS ustupila Međimurje i Prekmurje. Što se pruga Podravskih vicinalnih željeznica tiče, Južna Baranja, zapadni Banat i Bačka tek su, temeljem Trianonskog mirovnog ugovora od 4. lipnja 1920., ustupljene Kraljevini SHS. Pruge toga društva značajne za ovaj rad bile su: Beli Manastir (mađ. *Pél Monostor*)-Petrovo Selo-državna granica (12,3 km) puštena u promet 31. srpnja 1910., Beli Manastir-Batina Skela (mađ. *Kiskőszeg*) (27,8 km) puštena u promet 31. srpnja 1910. Vidi Stehlik, "Postanak i razvitak", 85, 88. Datum 31. srpnja 1910. kao datum otvorenja pruge Podravske vicinalne željeznice (linija Batina Skela-Baranyavár-Beli Manastir-Siklós) (62,6 km) spominje se i u: HR-HDA-757, Vasuthálózat évenkinti fejlődése 1905.-1913., I., 1. térképpel, str. 10-11, kut. br. 3. Batina Skela naziva se danas Batina. Petrovo Selo je danas Baranjsko Petrovo Selo. Podravska vicinalna željeznica imala je i liniju Siklós-Középrigócz (73,5 km), koja je otvorena za promet 6. studenoga 1912. Vidi HR-HDA-757, Vasuthálózat évenkinti fejlődése 1905.-1913., I., 1. térképpel, str. 14-15, kut. br. 3.

kruna, a prema bilanci od 31. prosinca 1914. dobitak od 2.117.176 kruna. Podravske vicinalne željeznice osnovane su 1909. godine, dionički kapital iznosio je 16.577.200 kruna, dok je dobitak iznosio 313.507 kruna.[71]

Godine 1918. organizacija na prugama Dunavsko-savske vicinalne željeznice, koja je potpadala pod nadležnost Prometne uprave u Pečuhu (Pécs) izgledala je ovako:[72]

Pruga Borovo-Vukovar-Rača s postajama: Stari Vukovar (András Simonics, stražar otpravnik), Negoslavci (Lukács Kiss, stražar otpravnik), Grabovo (Károly Árvay, stražar otpravnik), Čakavci (Ede Klotzbier, glavar postaje), Bogšić (Illés Tajti, stražar otpravnik), Šidski Banovci (János Kávai, stražar otpravnik), Adaševci (Mihály Bognár, stražar otpravnik), Morović (Gábor Hangel, glavar postaje), Grk (József Welsch, stražar otpravnik), Rača (Mihály Kucsorka, glavar postaje).

U službenom shematizmu postaje Ilača, Tovarnik i Šid navode se kao sastavni dio pruge Vinkovci-Mitrovica-Inđija. Potpadale su također u nadležnost Prometne uprave u Pečuhu. Glavar postaje Ilača bio je Károly Gregus, glavar postaje Tovarnik bio je Dezsö Honorits, a predstojnik postaje Šid bio je činovnik György Zmajics.

U službenom shematizmu postaje Vukovar i Borovo navode se kao sastavni dio pruge Brod-Vinkovci-Dalj. Spadale su u također u nadležnost Prometne uprave u Pečuhu. Predstojnik postaje Vukovar bio je nadkontrolor Arthur Szauer, a činovnici József Kitičić, József Orhel, István Morsán i Branislav Filakovac. Predstojnik postaje Borovo bio je kontrolor Adolf Berger, a činovnik János Miklós.

Prema pisanju dnevnog tiska iz listopada 1918., vozni red na pruzi od Vukovara preko Šida u Raču bio je veoma čudan. "Ćiro", kako su zvali jedini vlak koji je vozio tom prugom, odlazio je kasno navečer iz Vukovara, dolazio je negdje u gluho doba noći u Raču, a odlazio je iz Rače u rano jutro, tako da

[71] *Ungarischer Compass, 1915.-1916., II. Teil*, XLIII. Jahrgang, Band II.: 1018, 1020.

[72] *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1918.* (Zagreb, 1918), 148-151. Također, vidi i: Siniša Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas* (Zagreb, 2003), 38-39 i Branko Vujasinović, *Upravno i poslovodno osoblje na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1918*. (Zagreb, 2007), 367-371. Interesantno je spomenuti da je krajem 1903. u Srijemskoj županiji na željeznicama bilo zaposleno 436 namještenika. Od ukupnog broja željezničkih zaposlenika, bilo je 384 ugarskih zavičajnika (88,07 %), 51 hrvatskih (11,70 %) te 1 cislitavski zavičajnik (0,23 %). Od ukupnog broja zaposlenika, njih 197 (45,18 %) bili su govornici hrvatskog jezika, dok 239 (54,82 %) njih nije govorilo hrvatski. Opširnije o tome vidi: Ljiljana Dobrovšak, "Zaposlenici na željeznicama u Hrvatskoj 1903. godine", *Časopis za suvremenu povijest* 40 (2008), br. 2, 509-511.

je već prije devet sati bio u Vukovaru. Osoba koja je imala kod kotara u Šidu posla četvrt sata, trebala je dvije noći proboraviti ondje.[73]

I na kraju treba napomenuti da je u Kraljevini Jugoslaviji, poslije dugogodišnjih pregovora, država 7. veljače 1931. zaključila sporazum o otkupu pruga s najvećom grupom od 24 mađarska društva vicinalnih željeznica, čija je cjelokupna dužina pruga iznosila oko 1.780 km. Između željezničkih pruga bivših mađarskih dioničkih društava vicinalnih željeznica otkupljenih navedenim sporazumom bilo je i Dioničarsko društvo dunavsko-savske vicinalne željeznice s prugama Vukovar-Ilača i Šid-Rača.[74] S obzirom na to da je prestao razlog postojanja Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice, Kr. sudbeni stol kao trgovački sud u Zagrebu upisao je 7. lipnja 1932. njegovu likvidaciju u trgovački registar.[75] Dana 12. travnja 1933. Okružni sud u Zagrebu kao trgovački sud objavio je brisanje Dunavsko-savske vicinalne željeznice d.d. u Zagrebu u likvidaciji jer je uslijed dovršene likvidacije prestala s radom.[76]

4. Zaključak

Pod vicinalnim željeznicama, odnosno željeznicama mjesnog (lokalnog) interesa, smatramo one kojima je glavni cilj bio da podupiru prometne i gospodarske interese područja kroz koje su prolazile. Ekspanzivan razvoj željezničke mreže na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije započeo je 1880. godine donošenjem *Zakona o željeznicama mjesnog interesa*, te njegove nadopune iz 1888. godine. Navedeni zakonski akti omogućili su privatnom kapitalu izgradnju i eksploataciju željezničke mreže. Prije donošenja navedenih zakona, naša željeznička mreža bila je dosta siromašna. Možemo zaključiti da je njegova implementacija odigrala presudnu ulogu u razvoju dotadašnje željezničke mreže na prostoru Hrvatske i Slavonije, ali i u Ugarskoj. Tako je, za usporedbu, u travnju 1918. na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije bilo sveukupno 2.390 km pruga, od toga čak 1.410 km vicinalnih. Uzrok tome uspjehu leži u raznim olakšicama i pogodnostima, koje je navedeni zakon omogućio privatnicima koji su gradili i eksploatirali vicinalne željeznice. Na hrvatskim povijesnim prostorima postojalo je dvadesetak dioničarskih društava vicinalnih željeznica, između kojih je bilo i Dioničarsko društvo dunavsko-savske vicinalne željeznice. Pruge društva, puštene u promet 22. listopada

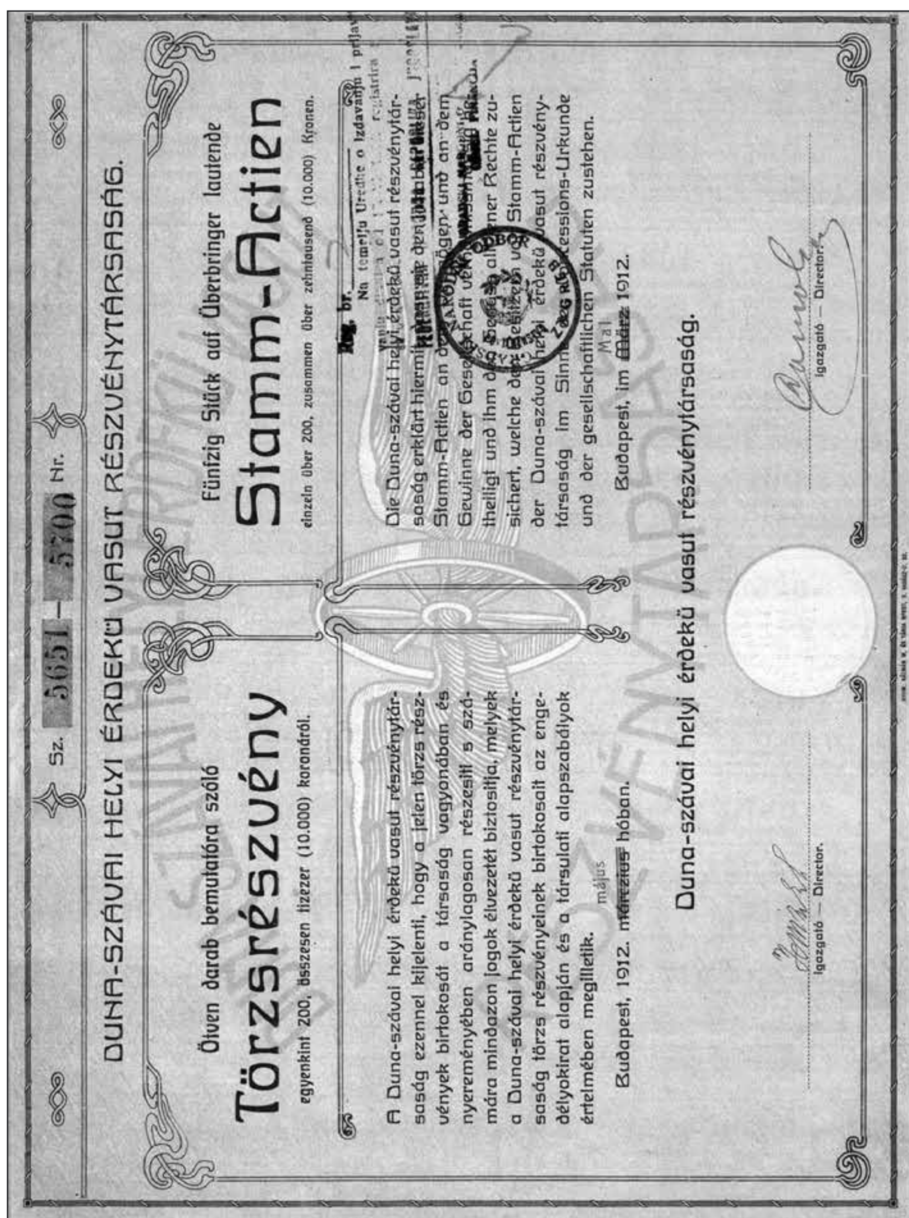
[73] HR-HDA-757, *Hrvatska njiva* (Zagreb), br. 42 (26. listopada 1918), 706-709, kut. br. 3.

[74] Zbirka preslika izvornih dokumenata Slobodana Rosića. Izvorni dokumenti iz navedene zbirke nalaze se u Željezničkom muzeju u Beogradu.

[75] *Narodne novine. Službeni list Kraljevske banske uprave Savske banovine* (Zagreb) (dalje: *NN KBUSB*), br. 144 (23. lipnja 1932).

[76] *NN KBUSB*, br. 127 (3. lipnja 1933).

1912., bile su Vukovar-Ilača i Šid-Rača-Sava. Željeznica je imala svrhu da s jedne strane spoji Savu s Dunavom kroz plodni Srijem, a s druge da učini pristupačnim čuvene hrastove šume Petrovaradinske imovne općine, koje su se nalazile između Morovića i Rače. Spomenuto plodno zemljište bilo je pogodno za uzgajanje trgovinskoga bilja, kao npr. šećerne repe, lana i konoplje. Do tada se ti proizvodi, baš zbog nedostatka željezničke veze, nisu mogli otpremati do tvornica u Vukovaru odnosno Osijeku. Osim toga imala je ova pruga smjer da kod Rače pređe u Bosnu, te kroz bogatu bosansku Posavinu preko Bijeljine i Janje kod Glavičice spoji gornju Drinu i glavne ceste iz južne Srbije koje su se tu križale. Preciznije rečeno, planirano je da se uspostavi trgovačko-prometna željeznička veza koja bi spajala cijelo Podrinje, osobito bogatu srbijansku Mačvu i plodnu bosansku bijeljinsku ravnicu, ulazeći u Rači u Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju pa dalje na svjetska tržišta (Budimpešta, Beč i dalje). Izgradnjom željeznice stvorila se i mogućnost za racionalno iscrpljivanje ogromnih naslaga šljunka koje su ležale oko Rače. Analizom objavljenih podataka o poslovanju Dunavsko-savske vicinalne željeznice u Austro-Ugarskoj Monarhiji te usporedbom s drugim hrvatsko-slavonskim vicinalnim željeznicama, s obzirom na njenu dioničku glavnicu od 8.352.000 kruna i poslovanje s financijskim dobitkom, možemo zaključiti da je navedeno dioničarsko društvo predstavljalo manju, ali uspješnu privatnu vicinalnu željeznicu. Svojim poslovanjem društvo je odigralo značajnu ulogu u privrednom razvitku cijele zemlje, a napose područja kroz koje su prolazile njegove pruge. Možemo zaključiti da je hrvatska željeznička mreža najveći razvoj dostigla kada je država odlučila njenu izgradnju i eksploataciju prepustiti privatnom kapitalu, odnosno ekonomskom interesu (profitu). U tome periodu sagrađena je gotovo cjelokupna željeznička mreža na hrvatskom povijesnom prostoru, koja uglavnom egzistira i dandanas. Na ekonomskim interesima, odnosno gospodarsko-prometnim potrebama krajeva kroz koje je prolazila, izgrađena je i eksploatirana također i dunavsko-savska vicinalna željeznica.



Sz. 5651 – 5700 Nr.

DUNA-SZÁVAI HELYI ÉRDEKÜ VASUT RÉSZVÉNYTÁRSASÁG.

Ötven darab bemutatóra szóló

Törzsrészvény

egyenkint 200, összesen tizezer (10.000) koronáról.

A Duna-szávai helyi érdekü vasut részvénytársaság ezennel kijelenti, hogy a jelen törzs részvények birtokosát a társaság vagyonában és nyereményében aránylagosan részesiti s számára mindazon jogok élvezetét biztositja, melyek a Duna-szávai helyi érdekü vasut részvénytársaság törzs részvényeinek birtokosait az engedélyokirat alapján és a társulati alapszabályok értelmében megilletik.

Budapest, 1912. ~~márczius~~ május hóban.

Fünfzig Stück auf Überbringer lautende

Stamm-Actien

einzeln über 200, zusammen über zehntausend (10.000) Kronen.

Reg. br. 2

Na temelju Uredbe o Izdavanju i prijav[illegible] registrira[illegible]

Die Duna-szávai helyi érdekü vasut részvénytársaság erklärt hiermit, [illegible] dieser Stamm-Actien an [illegible] ögen und an dem Gewinne der Gesellschaft [illegible] betheiligt und ihm [illegible] aller jener Rechte zusichert, welche den Besitzern von Stamm-Actien der Duna-szávai helyi érdekü vasut részvénytársaság im Sinne der Concessions-Urkunde und der gesellschaftlichen Statuten zustehen.

Budapest, im ~~März~~ Mai 1912.

Duna-szávai helyi érdekü vasut részvénytársaság.

Igazgató — Director.

Igazgató — Director.

Slika 1. *Dionica Dunavsko-savske vicinalne željeznice iz 1912.*

Summary

THE STRUCTURE AND THE ACTIVITY OF THE DANUBE-SAVA VICINAL RAILWAY STOCK COMPANY DURING THE AUSTRO-HUNGARIAN MONARCHY

In the paper the author outlines from the aspect of the history of institutions the structure and the activity of the Danube-Sava Vicinal Railway Stock Company during the Austro-Hungarian Monarchy. Like the majority of other vicinal railways, the company had its headquarters in Budapest. The stock company's tasks were performed by: the stockholders' general assembly, headquarters and the inspecting committee. The company's railway lines were: Vukovar-Ilača and Šid-Rača-Sava. These private railway lines were exploited i.e. administrated by the state. During the Austro-Hungarian Monarchy the company's railway lines came under the jurisdiction of the Traffic Administration of the Royal Hungarian State Railways in Pecs. The railway's purpose was to connect Sava with Danube through fertile Syrmia, as well as to make accessible the famous oak woods of the Petrovaradin Proprietary District Council, which were situated between Morović and Rača. Apart from that the railway line had the direction to cross by Rača into Bosnia and through the rich Bosnian Posavina through Bjeljina and Janja by Glavčica to connect the upper Drina and the main roads that intersect from southern Serbia. More precisely, the plan was to establish a trade-traffic railway link that would connect the entire Podrinje, particularly the rich Serbian Mačva and the fertile Bosnian plain, entering in Rača into the Kingdom of Croatia and Slavonia and further to world markets (Budapest, Vienna, etc.). The construction of railway opened the possibility for rational exploitation of the vast layers of pebbles lying around Rača. Due to the stock company's capital of 8.252,00 crowns and being solvent we can conclude that the stock company represented a minor, but successful private vicinal railway.

Keywords: Danube-Sava Vicinal Railway Stock Company in Budapest, Vukovar-Ilača-Šid-Rača-Sava railway lines, vicinal railways, private railways administrated by the state

(Translated by Marijan Bosnar)

Kontakt autora:

dr. sc. Siniša Lajnert
Hrvatski državni arhiv, Marulićev trg 21, 10000 Zagreb
e-mail: slajnert@arhiv.hr